VISIT…

Р. С. Ф. С. Р.
Пролетарии всех стран
соединяйтесь!

Высший Военный Редакционный
Совет

А. Н. ЯЦУК

ПОМОЩЬ АВИАЦИИ ДЕЙСТВИЯМ ПАРТИЗАНОВ

Государственное
Издательство
Москва 1921 г.

Р. С. Ф. С. Р. Пролетарии всех стран соединяйтесь!

ВЫСШИЙ
ВОЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Н. А. ЯЦУК

Помощь авиации действиям партизанов

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1921

Гиз. № 2074. Литревсор № 170. Тир. 10000 экз.
В. Р. Ц. № 23. 27-ая типография М. Г. С. Н. Х. Москва.

ВВЕДЕНИЕ.

Одно из важнейших свойств авиации, как средства войны — способность аэропланов быстро проникать полетом в расположение противника, быстро выполнять там возложенные на них задачи по разведке, фотографированию, бомбометанию и т. п. и быстро возвращаться обратно. Аэропланы могут сравнительно безнаказанно находиться над тылом противника в силу малой уязвимости их с земли; это важное свойство авиации делает ее ценным орудием для воздействия на противника в тылу его путем бомбометания и обстрела независимо от хода операций на фронте (при условии, конечно, что авиация достаточно сильна или искусно действует для того, чтобы противостоять сопротивлению противника в воздухе). До существования авиации нанесение тылу противника материального вреда и поселение в нем беспорядка и замешательства, независимо от хода операций на фронте, лежало целиком на действиях партизанов, и возможностью применять их определялась возможность наносить неприятелю вред активными действиями в тыловых районах расположения его. Борьба на укрепленных позициях, выявившаяся за мировую войну 1914—1918 г.г. в размерах до сих пор небывалых, затруднила широкое пользование партизанскими действиями, но почти ни на одном из театров военных действий не свела их на-нет. В особенности перерывы в позиционной войне, моменты, когда она принимала характер маневренной, ознаменовывались применением различных форм партизанских действий или зарождением их в каком-либо районе. Авиация в свою очередь с самого начала войны стала вносить долю участия в

дело нанесения противнику вреда в тылу его, временами с достижением поразительно удачных результатов. Гражданская война последних лет на обширной территории бывшей Российской империи протекала в обстановке, чрезвычайно благоприятствовавшей в большинстве случаев развитию партизанских действий, и изобилует эпизодами, когда последние оказывали существеннейшее влияние на ход операций; на некоторых из фронтов этой войны сами операции носили характер работы партизанских отрядов. Общность партизанских действий на земле с боевой деятельностью авиации в тылу противника как в отношении основной цели того и другого, так во многих случаях и в отношении районов воздействия на противника, кладет отпечаток на некоторые особенности их, общий для обоих. Общность эта неминуемо должна навести на мысль о возможной продуктивности как обслуживания партизанских действий авиацией и совместных выступлений боевого характера, так и оказания в некоторых случаях партизанами помощи работе своей авиации в тылу противника.

Практика военного применения авиации успела дать ряд характерных примеров оказания помощи со стороны авиации действиям партизанов, как работой в этом направлении немецких летчиков на русско-германском фронте мировой войны, так и помощью, например, оказанной летчиками „добровольческой" армии Деникина коннице Мамонтова при выполнении последней набега летом 1919 года, или установлением связи партизан рабочих, действовавших в Крыму в тылу у „белых" с Красной армией. Необходимо еще отметить здесь огромное значение так называемой агитационной службы авиации; путем разбрасывания с аэропланов в тылу противника прокламаций, воззваний и т. п., является возможным существенно влиять на одно из важнейших условий успеха партизанских действий на возбуждение сочувствия в населении какого либо района к той стороне, партизаны которой в этом районе оперируют. Путем распространения в неприятельском тылу прокламаций, воззваний,

инструкций и т. д. можно, наконец, просто вызвать инициативу со стороны населения в организации партизанских отрядов или в выявлении определенных действий в виде порчи коммуникационных путей и линий связи противника, поджогов складов военного имущества и т. п. Наставлением по применению авиации на войне р.-к. Красной армии (изд. полевого управления авиации и воздухоплав. при штабе рев. воен. сов. респ. 1919 г.) как раз и предусматривается двоякое содержание упомянутых агитационных листовок: „для пробуждения сознания в войсках и народных массах и для возбуждения партизанской войны в тылу противника при дружески расположенном к нам населении".

Относительная слабость нашей авиации не позволила до сих пор развить применение ее для обслуживания партизанских действий так широко, как это было бы желательно. Изучение всех возможностей применения авиации для данной цели показывает, что случаями, имевшими место на практике до сего времени, отнюдь не должны исчерпываться формы использования авиации для помощи действиям партизанов. Надлежащей организацией здесь можно добиться даже при незначительном расходе авиационных средств чрезвычайно ценных результатов; дальнейшие же возможности, открываемые невероятно быстрым в данный момент прогрессом техники средств воздушного передвижения, должны внести столь существенные дополнения и изменения в самую сущность оказания авиацией помощи действиям партизанов, что в некоторых случаях, несомненно, изменят существенным образом формы последних, придав им значение несравненно большее, чем то, которое они могли иметь до сих пор. Не считая возможным углубляться здесь в подробное рассмотрение вопросов о возможном влиянии на применение авиации для рассматриваемой цели ряда всевозможных технических усовершенствований и достижений в области авиотехники, ставших нам известными за последние дни, укажем лишь, как на

пример, на достижения в отношении грузоподъемности современных аэропланов, характеризующиеся полетами итальянского аэроплана „Борго 10", поднявшего на воздух 114 человек, американского аппарата Кертиса, поднимающего 125 человек и постройкой ряда типов аэропланов, долженствующих поднимать по нескольку сот человек. Применение таких аппаратов даст возможность развить новую форму партизанских действий, сходных с набегами крупных кавалерийских частей, роль коих здесь будет играть высаживаемый с аэропланов десант, который до сих пор состоял из одного—двух человек с подрывным имуществом (случаи, имевшие место на русско-германском фронте) и который в дальнейшем сможет являться небольшими отрядами с артиллерией, для перевозки каковых и предназначен один из строющихся в настоящее время в Англии особо мощных аэропланов.

В изложении вопросов, касающихся обслуживания партизанских действий авиацией, мы не будем осложнять их рассмотрением возможных в будущем, может быть и довольно близком, столь новых для нас форм действий партизанов или операций, подобных таковым, а ограничимся исследованием применения аэропланов для помощи известным нам и имеющим большое историческое прошлое способом партизанских действий. Ясно, что рассмотрение указанных вопросов в данных рамках должно соответствовать технической возможности широко использовать имеющиеся у нас в настоящее время типы аэропланов или таковые, могущие быть введенными в обиход нашего авиационного снабжения в ближайшее время и в достаточном количестве.

В процессе исследования обслуживания авиацией действий партизанов придется, понятно, рассматривать не только собственно „обслуживание" аэропланами партизанских частей связью, разведкой и т. п., но и коснуться вопроса о совместных боевых действиях партизанов и авиации. Боевая практика красного воздушого флота успела дать ряд доказательств того, насколько ценными могут быть иногда действия бом-

бометанием и пулеметным огнем даже слабых авиационных сил. Ясно, что аэропланы, обслуживающие партизанские отряды, должны принимать активное участие в боевых действиях последних, если только это технически возможно, что для каждого частного случая будет определяться характером работы аэропланов и техническими данными их.

„Наставление по применению авиации" р.-к. Красной армии дает ряд указаний по организации обслуживания партизанов авиацией. Эти указания должны лечь в основу всякого вида службы аэропланов при партизанских отрядах. Некоторое дальнейшее развитие их необходимо при рассмотрении возможностей, открываемых разнообразием случаев обстановки.

ГЛАВА I.

Назначение и способы действия партизанов. Сущность обслуживания их авиацией и влияние этого обслуживания на некоторые свойства их.

Задачи, возлагаемые на партизанские отряды, заключаются в нанесении неприятелю возможно большего материального вреда активными действиями в тылу его, посеянии беспорядка и замешательства на сообщениях неприятельской армии, повреждении линий связи, а также на обязанности партизанов лежит собирание сведений о расположении и передвижениях противника для сообщения своим войскам. Помимо прямого материального ущерба, который партизаны наносят неприятелю своими действиями в тылу его, они заставляют его обычно выделять на борьбу с ними силы, иногда довольно значительные, и этим ослабляют его сопротивление на фронте.

Есть две основных формы развития партизанских действий. Первая заключается в высылке крупной кавалерийской части с конной артиллерией в тыл противника на короткий сравнительно период времени. Прорезав возможно глубже неприятельский тыл, такие части выделяют от себя ряд мелких отрядов и партий, назначением коих является уничтожать и разрушать все, имеющее существенное значение для неприятельской армии. Выполнив задачу, партизанский отряд следует на присоединение к своей армии, применяя, в зависимости от обстановки, обход или прорыв неприятельского расположения. Такие, периодически выполняемые наезды на неприятельский тыл больших частей принято называть „набегами". Типичными

примерами таких набегов могут служить действия большого партизанского отряда Стонемана в 1863 г. (война северян с южанами в Сев. Америке), или действия отряда ген. Мамонтова летом 1919 г. (во время наступления армии Деникина). Посылка при таких набегах отрядов значительной силы вызывается необходимостью в непродолжительный срок времени достигнуть возможно более решительных результатов, могущих окупить собою риск, сопряженный с подобным предприятием. Такая форма развития партизанских действий должна предпочтительно применяться тогда, когда в тылу противника население относится враждебно к войскам стороны, предпринимающей посылку партизанов. Среди населения, которое будет само помогать выслеживать партизанский отряд, затруднять его продовольствие, портить мосты и дороги, лежащие на пути его или даже выступит активно в борьбе с ним, оставаться, понятно, долго нельзя. Посылку большой части в набег может вызвать также крупный масштаб ставящейся партизанам задачи при ограниченности времени, на выполнение ее предоставляемого, как уже об этом сказано выше.

Вторая форма развития партизанских действий заключается в высылке на долгое, сравнительно, время в тыл противника небольших отрядов пеших или конных (силой от одного взвода до нескольких рот или эскадронов). Такие отряды, проникнув возможно глубже в неприятельский тыл, гнездятся там в местах, где ими может быть нанесен противнику наибольший ущерб. Они, в зависимости от обстановки, могут менять свое местопребывание, действовать в полном составе или мелкими партиями. Они медленно, но непрерывно, подтачивают корни существования армии противника, нанося тылу его последовательные, иногда очень мелкие, но в сумме весьма ощутительные удары, оставаясь в расположении противника до тех пор, пока будет иметь реальный смысл указанная работа их, и пока это пребывание их в неприятельском тылу будет для них возможным. Такую форму выполнения действий партизанов можно назвать „по-

исками". Она может применяться тогда, когда враждебного отношения со стороны населения к партизанам нет, задач крупного масштаба им выполнять не приходится, и выполнением заданий в короткий срок они не связаны. Примерами такой работы партизанов являются действия русских партизанов в войне 1812 г. (отряды Давыдова, Сеславина, Фонвизина и др.). К такой форме организации партизанских действий близко примыкает по характеру работы партизанов способ организации в тылу противника партизанских отрядов из населения района, занятого противником. Такие партии могут сорганизоваться сами по инициативе кого-либо из местных жителей, или организация их может быть поручена опытным лицам, высылаемым туда или заранее насажденным на местах. Примерами такой организации являются способы, применявшиеся русской армией при отходе из Польши и Латвии в 1915 г. (в покидаемых местах оставлялись организаторы партизанских партий, которые должны были приступать к действиям, когда данные места становились тылом противника). Много примеров образования партизанских отрядов из местных жителей различных областей дает гражданская война 1918—1920 г. г., в коей партизанские отряды иногда организовывались без всякой инициативы одной из враждующих сторон в тылу другой, становились зачастую ядром крупных восстаний и своими действиями оказывали существеннейшее влияние на исход вооруженной борьбы. Конный отряд Мамонтова при выполнении им набега оставлял агентов, поднявших восстания в тылу Красной армии; политические агитаторы, посылавшиеся в районы, занятые белыми, успевали иногда настолько сорганизовать отряды из местных жителей к моменту отступления белых в данный район, что последним приходилось продолжать отступление не столько под давлением Красной армии, сколько из-за ударов, наносимых восставшими.

Для того, чтобы определить сущность обслуживания партизанских действий авиацией, рассмотрим: какая помощь может быть оказана авиацией партиза-

нам в выполнении ими основных задач, на них возлагаемых, и какие изменения могут быть внесены применением аэропланов в специфические условия работы партизанских отрядов.

Задачи эти следующие:

1) Затруднение операций противника путем ухудшения или лишения подвоза или подхода подкреплений, подвоза боевых и жизненных припасов и нарушения правильной работы линий связи его.

2) Нанесение ему урона путем нападений на небольшие войсковые части его, расположенные в тылу и на флангах.

3) Поднятие восстаний и мятежей в неприятельском тылу.

4) Разведка в тылу противника.

5) Отвлечение в тыл части войск его с фронта как для сопротивления действиям данных партизанов, так и для подавления восстаний, мятежей и т. п., или для предупреждения таковых, если противник почувствует, что они могут, вследствие каких-либо мероприятий, принятых партизанами, или просто вследствие появления их в данном районе возникнуть.

В процессе осуществления задач первой категории аэропланы могут оказывать партизанским отрядам помощь разведкой объектов, подлежащих порче или разрушению, и результатов порчи и разрушения, непосредственным участием в нанесении противнику материального вреда бомбометанием, доставлением партизанам подрывного имущества и материалов полетом и охраной партизанов во время их разрушительной работы. Аналогично, при выполнении партизанами задач второй категории, помощью авиации им будут: разведка, действия против живых целей бомбометанием и обстрелом, доставление боевых припасов и охрана. При осуществлении партизанами задач третьей категории авиация может притти на помощь перевозкой агитаторов, доставлением агитационных листовок и разбрасыванием их, а также моральным влиянием полетов над районами, в которых желательно поднять восстание. Помощь разведывательным задачам партизан-

ских отрядов со стороны авиации может заключаться в разведке аэропланов и в доставлении донесений командованию, пославшему партизанский отряд, или вообще нуждающемуся в получении сведений, добытых партизанами. Задачи последней (пятой), из перечисленных выше категорий являются выполняемыми по большей части уже выполнением первых задач, привлекающим на себя внимание противника и заставляющим его принять решение об отвлечении частей войск с фронта и направлении в районы действия партизанов. Здесь помощь авиации может выразиться в разведке этих частей войск и выполнении демонстраций, имеющих задачей отвлечь внимание противника от истинного местонахождения партизанского отряда (например, снижением в других местах якобы для связи с партизанами) и т. п. Все перечисленные виды обслуживания авиацией партизанских действий могут оказать существенную помощь последним: они все без исключения являются для многих случаев легко выполнимыми и технически и тактически, а некоторые из них имели уже место на практике; но не в них лежит в большинстве случаев главное достоинство обслуживания аэропланами действий партизанских отрядов. Оно выявляется рассмотрением тех изменений, которые могут быть внесены изменением основного условия работы партизанов,—их постоянной оторванности от высшего командования своей стороны. Обычно, партизанский отряд, получив от командующего армией или особо назначенного лица общие указания о цели действий и о районе, в котором он должен выполнить порученное ему задание, действует, оторвавшись от своей армии, совершенно самостоятельно, выбирая для исполнения данного ему поручения те средства, которые кажутся ему на месте более выгодными и согласными с обстановкой. Связь действий партизанского отряда с главными операциями обусловливается в большинстве случает именно лишь первоначальным заданием начальнику его, который в дальнейшем является абсолютно самостоятельным, руководствуется только самыми общими приказаниями

и сведениями, относящимися до движений своей армии, пользуясь каждым случаем возможности нанести неприятелю вред по своему усмотрению. План действий ему приходится иногда сильно менять, самый путь следования, например, отряда, отправляющегося в набег, настолько зависит от действий, которые предпримет противник, от настроения населения и т. п., что его ни в коем случае нельзя считать предначертанным для безусловного исполнения, выбор направления для возвращения отряда может быть указываем высшим начальством лишь как пожелание, равно как и срок возвращения отряда, ибо масса случайностей, с которыми сопряжен такой набег, а в особенности влияние действий противника, могут в корне изменить предполагаемые условия возвращения.

С другой стороны, часто приходится желать, чтобы действия партизанов были в известные моменты операций координированы с тем, что происходит на фронте. Сведения о противнике, добываемые партизанами в процессе их работы в тылу его, могут понадобиться не по окончании набега или по доставлении их „оказией" от партизанов, пребывающих долго в неприятельском тылу, а ранее, перед принятием какого-либо важного решения. Относительно координирования действий партизанов с действиями армии во время боя в руководстве В. Н. Клембовского „Партизанские действия" (изд. военн. отд. В. Ц. И. К. 1918 г.) говорится: „Во время самого боя партизан, оказавшийся по соседству с полем сражения, обязан помочь своей армии нападением на ближайший тыл противника. Там всегда образуется скопление обозов, парков, лазаретов и хозяйственных учреждений, с массою нестроевого элемента, легко поддающегося панике. Налет партизана, несомненно, вызовет беспорядок и вынудит противника отправить туда часть своих сил из резерва, что ослабит его на фронте там, где он ведет атаку. Партизанский отряд может даже завязать

бой с ближайшими к нему резервами противника, не ввязываясь в серьезное дело, а лишь стараясь возможно более притянуть на себя внимание неприятеля". При отступлении армии в „Руководстве" задача партизана определяется так: „энергичным давлением на тыл неприятеля заставить его прекратить, или по крайней мере замедлить преследование". При преследовании отступающего противника указывается задача: „порчею путей сообщения, а в удобных местах, например, в теснинах, и боем против головных частей противника постараться замедлить его движение". Если выполнение указанных задач будет возлагаться на партизанские отряды, отделяющиеся от своей армии в моменты, когда наступает необходимость данных действий их, последние будут иногда запоздалыми, иногда трудно осуществимыми вследствие малой возможности пробраться в тыл противника, и лишь иногда удачными. При нахождении же партизанов в тылу неприятеля до наступления момента, когда понадобятся указанные действия их, партизаны в большинстве случаев не смогут сами, будучи оторванными от своей армии, определить, когда выступление их будет наиболее своевременным и гарантирующим максимум успеха.

Из вышеизложенного ясно: как много может помочь успеху действий партизанов возможность установления надежной связи между ними и армией, успеху операций коей они должны способствовать. Упомянутое выше право действовать „самостийно", предоставляемое начальникам партизанских отрядов, есть условие, вынужденное оторванностью партизанов от своей армии. Оно может быть с большим успехом для дела ограничено, в лучшем смысле этого слова, в соответствии с тем, поскольку связь партизанов с армией может дать высшему командованию представление о работе партизанов на месте и об обстановке, им в данный момент повелевающей, а партизанам знать, какие действия их в данный

момент являются наиболее нужными и какие обстоятельства, ставшие известными командованию, могут оказаться определяющими, например, путь их, направление обратного следования и т. п. Способом установления связи партизанов со своей армией может и должна быть связь при помощи аэропланов. Связь эта, долженствующая, соответственно общему правилу, применяться там, где иные средства связи отсутствуют или ненадежны, здесь даст возможность высшему командованию управлять нажимами на тыл противника иногда почти так же, как оно может управлять нажимами на фронт его. Данное применение аэропланов является, надо считать, главной задачей обслуживания ими партизанских действий, оно испытано на практике, не требует большого расхода авиосредств, и в большинстве случаев не вызывает необходимости пользоваться аппаратами особо высоких качеств.

В порядке работы аэропланов по облуживанию связи партизанских отрядов с армией, полетом могут перевозиться не только сообщения в виде указаний начальникам партизанских отрядов или донесений от них командованию, но и лица, посылаемые с поручениями и, наконец, подрывное имущество и материалы, боевые припасы (случай, имевший место) и продовольствие; на „снабжение" партизанских отрядов при помощи авиации приходится, конечно, пока смотреть, как на могущие быть применяемым в исключительных случаях крайней необходимости *).

„Наставлением по применению авиации на войне" для связи с партизанами рекомендуется устраивать

*) Снабжение при помощи аэропланов отдельных отрядов, оторванных от своих главных сил, широко практиковалось англичанами в Месопотамии. Сводка британского военного министерства от 20 сент. 1920 г. сообщает, например такую, любопытную деталь: „Воздушная разведка над Куфой заметила написанную на крыше просьбу прислать табаку и напиток, на чего могло быть выведено заключение, что запасы первой необходимости и амуниции удовлетворительны". Сводка от 24 сент. того же года гласит: „Один из наших аэропланов, сбросив провиант на оборонительное судно „Гриффин", стоявшее на мели на Ефрате, был сбит туземцами". Еще в 1917 году английский отряд, окруженный противником в Кут-эль-Амаре, получал некоторое время продовольствие только путем доставки его на аэропланах.

особые воздушные посты. Такие посты могут быть устраиваемы в предвидении отхода или в районах, занятых противником, при чем в последнем случае место их выбирается по карте или на основании опроса лиц, хорошо знакомых с местностью, в которой намечено устроить пост. Назначением этих постов является входить в связь „с партийными и партизанскими организациями и агентами". Обслуживающий посты персонал должен, поддерживая связь с партизанами, агентами тайной разведки и т. п., держать от всех в тайне местонахождение поста. Организацией таких постов может быть сильно облегчена работа авиации по обслуживанию действий партизанов, но на практике пользование ими может явиться для данной цели не всегда удобным. Характерным примером удачного обслуживания связи партизанов с главными силами являются полеты полк Веселовского весной 1919 г., поддерживавшего связь белых казачьих партизанских отрядов, действовавших в тылу Красной армии на верховьях Дона с Новочеркасском, являвшимся политическим и военным центром белого донского казачества. Полковник Веселовский выполнял свои полеты на эроплане типа „Бранденбург" со 175-сильным мотором (из журнала „Наша стихия", орган врангелевской авиации). Удачным было также обслуживание связи отряда ген. Мамонтова при набеге его летом 1919 г. с главными силами армии ген. Деникина (за исключением случая, когда по документам летчика, попавшего при вынужденной посадке в расположении Красной армии в плен, удалось установить диспозицию белых и успешно использовать эти данные). Ряд успешных случаев подобного же обслуживания связи имеет красная русская авиация, напр.: полеты связи из „Саренской боевой воздушной базы" к отрядам красных войск около Мугани и на Каспийском побережье при обороне Баку в 1918 году, анологичная работа при действиях Красной армии против чехословацких частей в районе Волги в 1918 г. и т. п. Подобные случаи работы красных авиационных отря-

дов и дали основание внести в „Наставление по применению авиации" Красной армии, изданное в 1919 г., подробные указания о порядке обслуживания авиацией связи партизанов с главными силами, отсутствовавшие до сего в ранее изданном „Наставлении по применению авиации на войне" 1916 г.

Задачи, могущие быть возложенными на авиацию по обслуживанию действий партизанов, как видно из вышеизложенного, могут быть разделены на: 1) Обслуживание связи партизанов с армией. 2) Обслуживание партизанов на местах действий их разведкой, охраны и т. п. 3) Совместные с боевыми выступлениями партизанов боевые действия авиации. 4) Агитационная служба аэропланов в районах действия партизанских отрядов. Наиболее важной является задача установления связи партизанов с армией. Она же является и легче выполнимой в большинстве случаев, чем вторая и третья. Агитационная служба авиации, являясь вообще легко осуществляемой, должна вестись здесь при выполнении других каких бы то ни было заданий; посылать аэропланы исключичельно для сбрасывания листовок следует лишь в особо важных случаях, как это рекомендуется и „Наставлением по применению авиации". Обслуживание партизанов на местах действия сильно уменьшит расход людей на охранение, разведку и т. п.

Успешное обслуживание связи партизанских отрядов с армией, как указано выше, может сильно повысить ценность действий этих отрядов; оно кроме того должно чрезвычайно благоприятно действовать на личный состав отрядов в моральном отношении, вселяя в партизанах сознание, что они не совсем оторваны от своих, умеряя их естественное иногда беспокойство за положение дел на фронте, придавая им лишнюю долю уверенности в том, что они делают нужное и важное дело и в том, что о судьбе их заботятся.

Условиями работы партизанских отрядов, гарантирующими успех действий их, являются: тайна подготовки, скрытность при нахождении в тылу про-

тивника, быстрота, внезапность и смелость активных выступлений. Рассмотрим, насколько содействие авиации партизанам оказывает влияние на эти условия. Тайне подготовки намеченная помощь авиации предполагаемым действиям партизанского отряда не повредит постольку, поскольку ее будут держать в секрете ответственный за это авиационный начальник и летный состав, назначенный им на выполнение задач по обслуживанию партизанов. Подготовка работы путем предварительных полетов со спусками на места, в коих будет устанавливаться связь с партизанами, не рекомендуется, как могущая привлечь к этим местам внимание противника или местного населения. Скрытность партизанов будет терпеть некоторый ущерб от обсуживания их авиацией, и лишь умелой организацией работы аэропланов можно несколько уменьшить (но не уничтожить) этот недостаток. Местность малонаселенная, с малокультурным населением будет способствовать уменьшению его; гористость и пересеченность театра военных действий может, уменьшая удобства пользования авиацией в смысле трудности выбора надежных площадок для спуска аэропланов, сделать применение ее для содействия партизанам менее заметным. На быстроту передвижений партизанских частей совместная работа с ними авиации влияние не окажет, считая, что партизаны не будут возить с собой горючего и смазочных материалов для аэропланов, а последние должны будут брать с собой запас, достаточный для полета к партизанскому отряду и обратно, а если понадобятся полеты их в районе действия партизанов, то и на эти полеты. В некоторых случаях от этого придется делать отступления для того, чтобы дать аэропланам, не имеющим достаточной грузоподъемности или емкости баков с горючим и смазкой, возможность оставаться при партизанских отрядах более продолжительное время, но эти отступления, в виде необходимости иметь при партизанском отряде небольшой запас бензина и масла, не настолько перегрузят его, чтобы уменьшить быстроту передвижения. Зато иногда и партизаны

смогут не брать с собой некоторого имущества в расчете, что оно может быть доставлено им полетом на аэропланах. Внезапности действий партизанов аэропланы не будут вредить постольку, поскольку они не выдадут присутствия отряда вблизи, например, пункта, долженствующего подвергнуться нападению, что может быть достигнуто умелой организацией авиционной работы. Активным содействием боевой работы партизанского отряда аэропланы могут оказать большое моральное влияние на людей отряда, ибо боевая практика показала, как одобряют войска в бою участие в нем своих аэропланов, бросающих бомбы и обстреливающих противника из пулеметов.

Учитывая влияние обслуживания авиацией партизанских действий на свойства их и условия работы партизанов, следует отметить, что обслуживание это в рассматриваемых формах его будет иногда иметь тот недостаток, что оно несколько свяжет действия партизанов. Последним придется считаться с необходимостью принятия мер для обеспечения благополучных посадок аэропланов, с необходимостью подачи опознавательных сигналов, быть связанными иногда условием прибытия в определенное место к определенному сроку, или обязательством выслать в это место особую команду. Все это будет ограничивать иногда свободу действий партизанов, нужную им в условиях полной случайностей работы их. Связанность эта должна быть доведена до минимума гибкостью организаций содействия аэропланов партизанскими отрядами навыком совместной работы. Слишком велики выгоды обслуживания партизанских действий авиацией, и некоторые недостатки его не должны служить препятствием к осуществлению новых возможностей и широкому применению боевой практикой проверенных приемов.

ГЛАВА II

Виды применения авиации при различных формах развития партизанских действий

Работа авиации по оказанию помощи действиям партизанов должна начинаться с момента начала организации этих действий. Она будет заключаться здесь в разведке неприятельского тыла с целью выяснения данных, нужных для составления плана действий партизанов. При организации набега, первой из приведенных выше форм партизанских действий, от воздушной разведки понадобятся данные, необходимые командованию для составления инструкции начальнику конного партизанского отряда, в набег отправляемого, и сведения, необходимые этому начальнику для составления проекта набега Здесь командованию необходимы будут данные о численности, составе, расположении и движениях войск противника, о расположениии (в общих чертах) железнодорожных линий, дорог, которыми пользуется неприятель, линий связи его и баз продовольственных и боевых припасов. Начальнику партизанского отряда, помимо самого полного освещения данных вышеперечисленных, необходимо выяснить ряд данных, касающихся местности; чрезвычайно важны для него сведения обо всех местах, опасных для отряда и выгодных для противника; о переправах, теснинах, о возможности обхода их, о состоянии дорог, о местах, удобных для остановок и т. п. Ему необходимо также точно выяснить расположение железных дорог, мостов, станций, туннелей, виадуков, складов продовольственных и боевых припасов, одним словом, всего, что может служить объектом действий отряда. Для выяснения ряда вышеуказанных данных здесь может понадобиться применение аэрофотосъемки. Воздушные снимки местности и возможных объектов действий партизанов явятся для начальника партизанского отряда ценнейшим материалом. Какой-нибудь, например, фотоснимок фольварка, в коем расположен склад противника, может позволить заранее принять реше-

ние с какой стороны удобнее всего на него напасть, как и что уничтожить, поджигать и т. п. Воздушная разведка, производимая перед выполнением набега имеет назначением добыть сведения, необходимые отряду не только для выбора пути следования его в расположении противника и для составления соображений о действиях отряда там, но и данные для решения, как забраться в тыл противнику, обойдя один из его флангов, или прорвавшись через фронт его и каково должно быть направление для обратного следования отряда. В зависимости от этого воздушным разведчикам придется в некоторых случаях заняться обследованием не только тыла, но и флангов противника. Воздушные разведки, перед набегом, по длинам полета в расположении противника должны быть относимы к разряду дальних. О длинах маршрутов их можно до некоторой степени судить по расстояниям, проходимым обычно при выполнении набегов партизанскими отрядами. Длины наиболее известных набегов составляют в среднем 200—350 верст (Чернышев в 1812 году от Слонима к Лепелю 350 верст, в 1813 году при набеге на Кассель—230 верст, отряд Кильпатрика при набеге Стонемана в 1863 году—300 верст), и лишь немногие набеги имели значительно большие цифры (Грирсон в 1863 году от Лагранжа к Б.-Ружу—900 верст, Морган в июле 1862 г. в Кентукки—1509 верст). Маршруты разведывательных полетов здесь таким образом редко будут длиной превышать 300 верст, на выполнение их можно назначать аппараты нормального типа дальнего разведчика, и лишь в очень редких случаях (при особо дальних в глубину тыла противника набегах) потребуются аэропланы особо высоких качеств.

Разведки указанного назначения должны сопровождаться агитационной работой авиации. Разведывающие аэропланы обязаны сбрасывать прокламации и воззвания, имеющие целью возбудить в местном населении сочувствие к партизанам. Содержание таких воззваний, в зависимости от обстоятельств, может быть различным. Иногда, может быть, придется

призывать к оказанию определенной помощи, имеющим прибыть партизанским отрядам, иногда просто лишь стараться вызвать сочувственное отношение к своей стороне, иногда угрожать и терроризировать, в некоторых случаях, наконец, распространять ложные сведения, чтобы ввести в заблуждение противника. Возможности достичь последнего никогда не нужно упускать из виду. Надо также помнить, что в современной войне разумно поставленная слежка за действиями нашей авиации может дать противнику представление о некоторых наших намерениях Поэтому иногда может явиться необходимость в выполнении полетов, имеющих значение демонстраций, например: одновременно с разведывательными полетами по необходимым в вышеуказанном отношении маршрутам производить усиленно полеты в других районах. В дальнейшем, когда обслуживание авиацией связи армий с партизанами получит широкое распространение и приемы работы здесь аэропланов будут для обеих борющихся сторон хорошо известными, могут возыметь значение и демонстративные полеты со снижением и спуском в тылу противника, с целью дать ему ложное представление о том, что эти полеты являются полетами для связи с партизанами.

Моменту проникновения партизанского отряда в расположение неприятеля должна предшествовать воздушная разведка, имеющая целью выяснить: что делается на направлении намеченного пути следования отряда. (Так, набегу Мамонтова 1919 г. предшествовала усиленная воздушная разведка белых в направлении прорыва его) С момента подхода партизанов к противнику может ежеминутно возникнуть потребность в выполнении аэропланами задач по обслуживанию связи партизанского отряда с армией, а также необходимость боевых выступлений авиации совместно с боевыми действиями партизанов. С этого же момента является желательным непрерывное обслуживание партизанского отряда разведкой и охраной. Под последней надо понимать не только помощь охранительным частям отряда, оберегающим его от противника

земного, но и охрану воздушного пространства над отрядом с целью не допустить обнаружения отряда неприятельскими воздушными разведчиками и отразить, в случае надобности, нападение на него боевых аэропланов противника.

Охрана воздушного пространства над партизанским отрядом должна начинаться с момента выступления его в поход, дабы неприятельские воздушные разведчики не могли обнаружить его и при следовании по незанятым противником районам.

Задача по обслуживанию значительнаго конного отряда во время следования его по районам, в коих он ежеминутно может наткнуться на врага и при остановках его там имеют для авиации много общего с задачами аэропланов пехоты в маневренной войне (см. „Служба аэропланов пехоты" Н. Яцук. Изд. лит.-изд. Отд. пол. упр. р. в. с. р. 1919 г.). Трудно предвидеть все возможности использования авиации в том разнообразии случаев обстановки, которая является типичным для партизанского отряда, выполняющего набег, но учитывая боевой опыт выполнения аэропланами задач по непосредственному обслуживанию пехоты, можно считать, что при обслуживании большого конного партизанского отряда, помимо связи с армией и разведки, аэропланы могут применяться:

а) Для связи разведывательных партий и разъездов со штабом отряда.

б) Для охраны и связи охранения и сторожевых разъездов со штабом отряда.

в) Для охраны и связи охранительных частей с главными силами на походе.

г) Для связи отделяющихся от отряда с целью самостоятельных действий частей с отрядом.

В „Руководстве" („Партизанские действия") В. Клембовскаго указывается: „Если партизанский отряд, посланный в набег, имеет главною, хотя и не исключительною, целью сбор сведений о противнике, то в тылу подлежащей рекогносцировке части неприятельской армии он останавливается и высылает ряд

партий, которые расходятся веером, скрытно подбираются возможно ближе к противнику и высматривают его силы и расположение. Эти партии составляют не что иное, как обыкновенные летучие разъезды, и потому в своих действиях руководствуются соответствующими указаниями устава полевой службы. Им необходимо определить время и приблизительно район, где они должны присоединиться к отряду". Обслуживание авиацией связи разведывательных партий и разъездов с выславшим их штабом партизанского отряда может иметь место в самых разнообразных случаях обстановки; особо ценной явится роль аэроплана в тех случаях, когда условия местнаго характера будут сводить к минимуму результаты воздушной разведки. Это всегда может стать возможным в лесистой и гористой местности, при обилии населенных пунктов и т. п., особенно, если противник умело использует данные местности для маскировки живой силы, технических средств и укрепленных позиций от воздушного наблюдения. Воздушная разведка имеет большое преимущество перед земной именно в скорости не только выполнения разведки, но и доставления добытых сведений штабу. Здесь же авиация, бессильная видеть много сама, придет на помощь земным разведчикам, дав возможность им быстро передавать добытые сведения штабу отряда. Конечно, применение авиации в данном случае будет продуктивным постольку, поскольку медленность передачи донесений земными способами имеет здесь место и может принести большой вред делу.

Меры охранения при остановках отряда партизанов являются особо тщательными. Отряд оцепляется со всех сторон постами; сверх этого, для осмотра всех дорог и закрытий вокруг пункта остановки, на расстояниях до 5 верст, посылаются сторожевые разъезды. Связь охранения со штабом отряда при помощи аэропланов является также наиболее важной, когда охрана воздушным наблюдателем в силу условий местности

или иных причин будет давать мало гарантии в том, что она сможет своевременно предупредить о появлении противника или о нажиме его на наши охраняющие части. Здесь, помимо доставлений штабу донесений охранения, будет иногда иметь важное значение проверка линии, занимаемой охранением (сохраняет ли она прежнее положение или в каком-либо месте деформировалось). Прием поверки линии здесь должен быть аналогичен таковому, применяющемуся в позиционной войне для выяснения положения частей первой линии (см. „Служба аэропланов пехоты"). И здесь, как в предыдущем виде применения авиации, польза дела должна гарантироваться действительной необходимостью использования авиационных средств. Не менее важным, чем при остановках отряда для отдыха, может явиться участие авиации в охранении его в то время, когда партизаны занимаются разрушением или порчей чего-либо. Здесь мы имеем дело с самым критическим моментом, так как отряд стоит на месте почти всегда открыто, а неприятель, который перед этим был выбит из данного пункта, может получить подкрепление и напасть в превосходных силах. Охранение здесь выражается обычно в том, что для наблюдения за неприятелем высылаются во все стороны разъезды, а в тех направлениях, откуда наиболее вероятно его наступление, выдвигаются заслоны. Работа аэропланов по участию в охране аналогична здесь таковой при охране остановок для отдыха.

На походе партизанский отряд охраняется согласно норм и правил, указанных в полевом уставе, с теми лишь отличиями в силе, составе охраняющих частей и в пордке несения ими службы, которые вызываются особенностями работы партизанов. Удаление прикрывающих частей (авангарда, ариергарда и боковых отрядов) от главных сил зависит от характера местности; оно не должно превышать 3—4 верст. Работой авиации здесь является охрана отряда воздушными наблюдателями и поддерживание связи между охраняющими частями и главными силами. Последнее имеет большое значение в местах гористых и лесистых, когда работа

воздушных наблюдателей не в состоянии достаточно оберечь отряд от внезапного соприкосновения с ощутительными силами противника. Здесь, как и при соответствующей работе „пехотных" аэропланов, при охранении ими походнаго движения, в зависимости от разных обстоятельств, связь может понадобиться иногда предпочтительно с ариергардом, иногда с боковыми частями или с авангардом. Иногда бывает необходимой лишь поверка относительного расположения охраняющих частей, иногда просто наблюдение за сигналами, могущими подаваться охраняющими частями.

По прибытии партизанов в район, где намечено выполнение разрушительных действий, отряд обычно, если он достаточно велик, разделяется на две половины: одна высылается отдельными партиями по разным пунктам, подлежащим разрушению, другая является резервом. Выгоды такого разделения: быстрота выполнения действий и привлечение внимания неприятеля в нескольких направлениях, что затрудняет для него принятие мер противодействия партизанам. Связь отделяющихся от отряда для самостоятельных действий частей с резервом, составляющим приблизительно $^1/_3$—$^1/_4$ всего партизанского отряда, может поддерживаться аэропланами. Резерв этот или подается вперед одновременно с высланными партиями, или остается на месте, ожидая их возвращения. Расстояний, на которых здесь придется поддерживать связь авиацией, нельзя указать точно: они зависят от условий местности, от силы партий, от вероятного сопротивления противника и от величины всего района, назначенного отряду.

В тех случаях, когда партизанскому отряду приходится добывать себе продовольствие и фураж реквизициями, может потребоваться обслуживание аэропланами связи команд, отправляемых в какие-либо пункты для сбора продовольствия и фуража с отрядом. Если при возвращении с набега отряд предпримет демонстративную высылку партий в стороны от избранного пути следования с целью ввести врага в заблуждение, аэропланы могут держать связь этих партий с

отрядом. Если, спасаясь от преследования противника, отряд разделяется на несколько самостоятельных частей, или, принимая крайнюю меру, оставляет специальную часть, занимающую выгодную оборонительную позицию и задерживающую противника, пока главные силы не выиграют времени и пространства, аэропланы во всех таких случаях могут быть соответствующим образом применяемы для несения службы связи.

Случаев несения аэропланами службы связи войск, расположенных на биваке, квартиробиваке и т. п. со штабом и связи движущихся колонн со штабом при обслуживании авиацией партизанов почти не будет, так как партизанский отряд располагается на остановках скученно и без особого комфорта, в пути же он следует почти всегда в одной колонне по одному пути, что обусловливается необходимостью быть всегда готовым к отступлению, атаке или движению в сторону. Составленный при канцелярии полев. ген. инспектора в. возд. флота при верховн. главнокомандующем в начале 1917 года проект „Указаний по службе самолетов для связи с передовыми частями пехоты" говорит, что аэропланы „могут принести большую пользу, быстро ориентируя старших начальников в положении двигающихся колонн, особенно кавалерийских, передавая последним срочные приказания начальника и получая от них подробную ориентировку и донесения". Необходимость в выполнении аэропланами подобных задач вообще ясна, она иллюстрируется между прочим, например, тем, что еще осенью 1914 года одному из наших авиационных отрядов штабом корпуса, коему он был придан, была поставлена задача: найти в районе крепости Оссовец—ст. Граево наши две колонны, движущиеся параллельно по лесным дорогам (расстояние одной дороги от другой было около 10 верст), установить связь между колоннами и ориентировать штаб корпуса, находившийся верст за 20 в тылу (в мест. Кнышим). При исключениях из общего правила, согласно коему, как сказано выше, партизанский отряд, выполняющий набег, должен сле-

дсвать в одной колонне. указываемое применение аэропланов может иметь место В „Партизанских действиях" В. Клембовскаго приводится такое исключение: Стонеман (в апреле 1863 г. Сев.-америк. война) разделил свой партизанский отряд (5000 коней) при переходе через реку Рапидан (через двое суток после выступления) на две колонны. переправившиеся через реку в разных местах (на расстоянии 5 верст одна от другой) и следовал далее двумя колоннами до Луиза-Курт-Гауза, где колонны соединились; на другой день отряд опять выступил двумя колоннами и шел так до Темпсон-Кросса, где остановился и выслал в разные стороны самостоятельные партии, указав каждой участок для разгрома.

Обслуживание аэропланами партизанского отряда во время боя будет сводиться к разведке и лишь в некоторых случаях—к обслуживанию связи частей отряда со штабом. Последнее может иметь место, когда большой партизанский отряд вести будет бой спешившись. Действия на конях, характеризующиеся. быстротой и решительностью атаки, обслуживать работой авиации, подобной работе аэропланов пехоты в бою, явится чрезвычайно затруднительным. и успеха такому виду применения авиации предсказать нельзя. Продуктивным будет лишь обслуживание связи штаба отряда с разъездами, посланными для оцепления подвергающегося нападению партизанов неприятельского отряда и с частями, выдвигаемыми в виде заслонов на 2—4 версты в те стороны, откуда можно ожидать прибытия подкреплений к противнику, для задержки последних.

Особо важным для партизанского отряда является обслуживание его воздушной разведкой при возвращении с набега. сопряженного почти всегда с значительно большими трудностями и риском, чем начало набега. Прежде всего работа воздушной разведки понадобится партизану здесь для принятия решения о направлении обратного следования; главным образом, он должен руководиться соображениями о том: где его ожидает меньшее сопротивление противника: не без внимания им будет оставляться и возможность нанести врагу

материальный вред сверх того, что уже сделано в районе, являвшемся главною целью действий партизанов. Когда направление пути выбрано и отряд приступил к выполнению марша, работа воздушной разведки становится особо интенсивной и ответственной: здесь все задачи, ставящиеся ей, имеют первостепенную важность: и выяснение вопроса, не заняты ли неприятелем трудно проходимые проходы на пути отряда, и слежка за наседающим сзади врагом, и осмотр районов, лежащих впереди отряда по сторонам пути с целью выяснить, не старается ли противник пересечь где-либо дорогу отряду. Здесь услуги воздушной разведки отряду могут быть более, чем когда-либо неоценимыми.

Перечисленными видами обслуживания авиацией партизанского отряда в процессе выполнения им набега, относящимися к службе разведки и связи авиации, перечень возможных и частью имевших место на практике категорий обслуживания его партизанов далеко не исчерпывается. Выше говорилось уже об агитационной службе авиации, как о долженствующей быть использованной в период подготовки набега. Она не должна, по возможности, прекращаться и во время выполнения его. Помимо общей работы ее, необходимой для создания известного настроения у жителей районов, в коих протекают действия партизанского отряда, задачами ее в частных случаях могуть быть: предупреждения населения каких-либо городов, местечек и т. п. о том, что данный пункт подвергнется нападению партизанов с исключительно военными целями, мирным же жителям и имуществу их вреда причинено не будет, указания о необходимости приготовить продовольствие и фураж для имеющего прибыть отряда или для передачи командам, которые будут посланы им, при подавлении партизанским отрядом восстания—приказания о выдаче оружия и боевых припасов, о недопустимости каких-либо выступлений, о выдаче вожаков восстания или заложников и т. п., наконец, указания о той или иной форме содействия партизанам (в расчете на сочувственное к ним отношение населения, предупреждения о необходимости мирным

жителям покинуть какой-либо пункт, имеющий быть обстрелянным, и др.).

Относительно применения воздушной фотографической съемки во время подготовки набега, в начале этой главы уже говорилось. В течение выполнения партизанским отрядом набега работа аэрофотосъемки с приготовлением отпечатков на месте, т.-е. в районе работы партизанов,—дело почти невыполнимое, ибо вряд ли даже очень большой отряд партизанов будет возить с собой фотолабораторное оборудование, да и остановки отряда будут слишком короткими и обстановка работы будет для этого неподходящей. Возможно лишь будет прилетающим к отряду аэропланам доставлять изготовленные в районе своей армии отпечатки. Самая фотосъемка может выполняться разведывающими предполагаемые объекты действия партизанов аэропланами, а затем материал ее для проявления и печатания снимков этими же аэропланами или другими будет доставляться в район своей армии с тем, чтобы отпечатки были затем полетом же доставлены партизанам. Надо, однако, сказать, что работа по аэрофотосъемке в течение выполнения набега, должна считаться некоторым форсированием технических средств; ее можно в большинстве случаев избежать основательным выполнением фотосъемки перед началом набега, дополнительные же данные в течение его получать съемкой глазомерной с аэроплана же.

Обслуживание авиацией артиллерии, придаваемой партизанскому отряду, не может быть учитываемо, как имеющее большое значение; его без особого ущерба для дела может и не быть. Из применений аэропланов при „службе артиллерии" (разведка целей и целеуказание, корректирование стрельбы и наблюдение за разрушительным действием своей артиллерии) разведка целей может производиться попутно с разведкой вообще пункта, против которого должен действовать отряд; указание цели придется ввиду специальности работы производить каким-либо упрощенным приемом (например сбрасывание вспышки над целью); корректирование стрельбы, если и будет иметь место,

то лишь при помощи самого ограниченного числа сигналов с аэроплана вспышками или очередями пулеметной стрельбы (радиостанции при отряде для приема сигналов корректирования, конечно, не будет); наблюдение за результатом стрельбы должно будет определить: что зажжено огнем артиллерии, что и насколько разрушено. Ограниченность артиллерии при отряде (конная батарея на бригаду, 2—4 орудия на полк), необходимость сильно экономить с расходом снарядов ввиду малого запаса их, заставляют считать, что в тех случаях, когда артиллерия будет стрелять не только с целью демонстрации и устрашения врага, а в расчете нанести ему определенный материальный ущерб, содействие ей аэропланов, даже самое примитивное, желательно; в других случаях оно будет иметь смысл, лишь как вводящее противника в заблуждение о целях стрельбы и силах отряда.

Рассмотрение вопросов обслуживания авиацией партизанскаго отряда, выполняющего набег, указало нам, что в порядке собственно обслуживания его авиация должна применяться:

а) Для несения службы связи на дальние расстояния (партизанский отряд—армия), при чем сюда будут входить и применения аэропланов, как средства сообщения (например: для перевозки небольшого количества боевых припасов, раненых, лиц, имеющих какие-либо важные поручения и т. п.).

б) Для несения службы связи на небольших дистанциях (приемы работы—несколько схожие с таковыми при службе аэропланов пехоты).

в) Для дальней разведки (главным образом, в порядке подготовления набега).

г) Для ближней разведки (при непосредственном обслуживании отряда).

е) Для аэрофотосъемки (предпочтительно лишь перед набегом).

ж) Для обслуживания артиллерии (желательно, но отнюдь не безусловно необходимо).

з) Для агитационной службы (одновременно с выполнением других задач).

и) Для полетов демонстративного характера (их желательно производить лишь по мере действительной нужды и совмещать с выполнением других поручений).

Большинство указанных видов применения авиации имеют характер непосредственного обслуживания отряда и лишь небольшая часть—обслуживания высшего командования в связи с организованным им набегом. Переходим теперь к вопросу о совместных с действиями партизанского отряда боевых действиях авиации, подразделяющихся на действия против земного врага и борьбу с воздушным противником. Первые заключаются: а) в нападениях на войска противника с применением бросания бомб осколочных и бомб с удушливыми газами и хлороформом и стрел. а также обстрела противника из пулеметов в действиях по объектам, подлежащим разрушению и порче, с применением бросания фугасных и зажигательных бомб и снарядов. Оказание содействия партизанскому отряду путем боевых выступлений аэропланов против неприятельских войск может понадобиться при прорыве отряда с боем в расположение противника, во время действий его в неприятельском тылу и в боях при возвращении с набега. При прорыве, если нужно, для оказания помощи партизанам могут быть даны значительные авиационные силы, так как задача авиации здесь потребует „ближних" полетов и можно будет пустить в действие и аэропланы невысоких качеств, работающие у самаго фронта без залета вглубь расположения противника. Способ действия авиации в данном случае: массовая атака аэропланами частей противника, кои нужно разогнать или хотя бы подействовать на них сильно в моральном отношении для того, чтобы ослабить сопротивление их прорыву партизанскаго отряда, а при наибольшей удаче—прочистить путь ему (приемы работы авиации—оправданы боевой практикой англо-французской авиации в 1917—1918 г.г. и некоторыми действиями нашей эскадрильи Кожевникова летом 1920 г. на западном фронте против поляков). При передвижении партизанов в расположении

врага большую пользу может принести помощь авиация частям, прикрывающим партизанский отряд, которые должны в случае внезапного наскока на противника немедленно брать на себя роль завесы, дабы дать возможность отряду под прикрытием их незаметно броситься в сторону. Весьма ощутительным для партизанов будет наскок их на большой конный отряд противника, уйти от которого, заметая след, не так просто; боевая помощь аэропланов здесь будет тем более ценной, что нападение аэропланов на конные части, как показала практика, дает нибольший материальный и моральный результат. При нападени партизанов на противника в тылу расположения его могут быть два случая: первый, когда неприятель бывает застигнут врасплох; второй, когда он заблаговременно открыл подход отряда и успел приготовиться к сопротивлению. В первом случае отряд, подойдя ускоренным аллюром на расстояние, с котораго неприятель его увидит, решительно атакует его; здесь нападение аэропланов на противника следует применять только в тех случаях, когда есть смысл отвлечь внимание его и тем дать отряду возможность быть как можно позже замеченным; если же партизаны знают, что противник не бдителен и быстро перейти к сопротивлению не может, то авиацией лучше не пользоваться совсем, так как уже приближение аэропланов, особенно в тех местах, где они редко показываются, может вызвать выход людей из жилых помещений, приготовления к обстрелу аэроплана и т. п., что поможет врагу быстрее перейти к сопротивлению партизанам при атаке последних, чем в том случае, когда он будет захвачен в состоянии полнаго спокойствия. В тех случаях, когда противник знает о приближении отряда и успел приготовиться к сопротивлению, подготовка атаки отряда нападением на врага аэропланов является вполне уместной. Здесь содействие авиации будет особо ценным в тех случаях, когда неприятель численностью равен партизанам или превосходит их; в таких случаях партизанский отряд должен подготовлять атаку огнем и развлекать силы и внимание противника демонстра-

циями. нападение аэропланов должно быть завершающим подготовку атаки. Так как партизаны не должны увлекаться преследованием сами, ибо это отклоняет их от главной цели набега, но вместе с тем бегущему врагу нужно не давать как можно дольше оправиться, преследование его можно возложить на аэропланы: они должны стараться рассеивать всякие скопления бегущих и в особенности толпы, останавливающиеся с вероятным намерением построиться. Если партизанский отряд имеет задачей подавление восстания в каком-либо районе, на аэропланы возлагается рассеивание вооруженных сборищ пулеметным огнем и бомбометанием и репрессивные бомбардировки селений: при последних рекомендуется применять фугасные бомбы, как производящие большое моральное впечатление*). При возвращении с набега авиация оказывает партизанам боевую помощь в столкновениях с заграждающими путь силами противника, помогает отбиваться от врага, наседающего сзади, и, в случае достаточного наличия аэропланов, оказывает поддержку партиям, высылаемым в стороны от пути следования главных сил с демонстративными целями. Иногда может оказаться полезным значительную часть аэропланов придавать именно последним партиям, оставляя при главных силах минимум авиационных средств, а если возможно, то хотя на короткие промежутки времени вовсе прекращая полеты по пути следования главных сил, и, наоборот, демостративно усиливая их там, куда надо отвлечь внимание противника.

Совместные действия авиации с партизанами по разрушению и порче железных дорог, мостов, виадуков, туннелей, линии связи, станций, складов и т. п. должны иметь место в тех случаях, когда средств раз-

*) Военно исторический опыт последних лет доказал успешность подобных применений авиацию. Чрезвычайно удачны, например, были действия красных летчиков в марте 1919 г. при подавлении восстаний в районе Сызрани, в июне 1919 г. районе Балашова против "зеленых" и др., действия японской авиации при подавлении в 1920 г. восстаний на острове Формоза, французских летчиков при подавлении восстания в том же году в Марокко (согласно радио из Лиона от 12 июля 1920 г). Главной причиной, по объяснению повстанцев, заставившей их сдаться были действия фран-

разрушения и порчи у партизанов оказывается мало когда какие-либо объекты действия их оказываются для них недоступными, и когда быстрота разрушительных действий должна быть столь большой, что своими силами партизаны могут не успеть полностью сделать все, что надо для разрушения или порчи чего-либо в достаточной степени. Если, например, гарнизон какого-либо населенного пункта значителен настолько, что взятие этого пункта маловероятно или сопряжено с большими потерями, то партизанский отряд ограничивается бомбардировкой его, чтобы издали зажечь или уничтожить все подлежащее разрушению, аэропланы же, работающие совместно с ним, бросают фугасные и зажигательные бомбы; при попытках противника тушить возникающие пожары, они мешают этому, действуя пулеметным огнем и бросанием осколочных бомб и бомб с удушливыми газами. Положительные качества разрушительной работы аэропланов по сравнению с таковой же работой партизанов; быстрота, отсутствие необходимости в подрывных приспособлениях, инструменте и т. п., отсутствие необходимости организовывать земную охрану работ и особенно считаться с противодействием земного врага; недостатки: менее верное, чем разрушительная работа партизанов, действие, невозможность действовать бесшумно и незаметно и трудность регулировать степень порчи (привести в полную негодность, испортить надолго или только на краткий срок). Эти качества и надо иметь в виду при распределении разрушительных ролей между партизанами и авиационными силами, с ними совместно действующими.

Оказание авиацией помощи партизанам при выполнении набега путем борьбы с аэропланами противника выразится:

цузских аэропланов, наносившие им и их стадам большие потери"), наконец, в сводках военных действий британского воен мин-ва за 1920 г. имеются также сообщения: „Район Ромади—Фелуджа. Часть враждебного племени Зоба была принуждена нашими воздушными атаками отойти в северном направлении и очистить железную дорогу Багдад—Фелуджа". „Два интенсивных налета на город Самару произвели, повидимому, деморализующее действие на враждебное население, которое бежит в большом числе в восточном направлении" и т. п.

а) в препятствовании воздушным разведчикам неприятеля вести наблюдение за партизанским отрядом

б) в охране отряда от нападений аэропланов противника;

в) в препятствовании неприятельским аэропланам обслуживать части противника, действующие против партизанов (связью, корректированием стрельбы и т. п.).

Кроме выполнения этих задач, авиации, при маломальски значительной силе противника в воздухе, придется вести борьбу, чтобы обеспечить себе возможность обслуживать действия партизанов. Удача в этой борьбе обеспечит свободу действий авиации в совместной ее с партизанским отрядом работе; неудачный исход борьбы будет лишать ее возможности выполнять эту работу, или сильно ограничит выполнение последней. Работа по охране воздушного пространства над партизанским отрядом от неприятельских воздушных разведчиков должна, как говорилось уже выше, начинаться с момента выступления отряда в набег. В некоторых случаях необходимость в ней будет почти непрерывающейся до возвращения отряда в свое расположение по выполнении набега, в большинстве же случаев необходимость в ней будет отпадать на значительную часть времени пребывания отряда в набеге. Отсутствие ее возможно тогда, когда отряд следует по местности, укрывающей его от глаз неприятельского воздушного разведчика, когда он расположился при остановке так, что его сверху не видно, когда приблизительное местонахождение его стало известным врагу, а он движется по направлению, могущему ввести неприятеля в заблуждение, когда он, будучи окончательно обнаруженным, открыто пробивается в свое расположение и т. п.

Надобность в охране от воздушных разведчиков отпадает, понятно, и в те часы, когда время суток и атмосферные условия не допускают возможности обнаружить отряд воздушной разведки.

Охрану отряда от нападений аэропланов противника желательно, конечно, нести в течение всего времени, когда ведется охрана от воздушной разведки, но если авиационных средств на это будет нехватать,

то ее придется свести к сопровождению отряда охраняющими его истребителями в те моменты, когда можно предполагать, что местонахождение отряда противнику известно и отряд не успел еще ввести в заблуждение врага относительно своего места каким либо броском в сторону или иным приемом. Случаи, указанные выше, когда воздушной охраны от разведывательных аэропланов не нужно, не все исключают необходимость и в охране от нападений аэропланов противника; так: при движении обнаруженного противником отряда по ложному направлению и при открытом движении его в свое расположение охрана от нападений сверху нужна.

Случаев, когда авиации, обслуживающий партизанский отряд, придется препятствовать работе аэропланов противника по обслуживанию неприятельских частей, действующих против партизанов, можно предвидеть немного, так как надо предполагать, что последние редко будут попадать в положение необходимости боя столь организованного, что по ним будет вестись, например, стрельба артиллерий с корректированием ее аэропланами, но все же надо учитывать, во-первых, возможность таких боев при возвращении с набега, во-вторых, возможность, например, того, что неприятель будет применять связь аэропланами своих кавалерийских частей, выслеживающих отряд, с главными силами, против него направленными.

В случаях последнего рода сбить неприятельский аэроплан, передающий сообщение о том, что партизанский отряд найден, будет иногда равносильно спасению отряда, а поэтому работа истребителей, охраняющих отряд, и здесь иногда сможет оказаться весьма нужной.

Борьба с воздушными силами противника, с целью обеспечить себе возможности обслуживать набег партизанского отряда, выразится: в препятствовании нападениям на воздушных разведчиков при полетах последних во время подготовки набега, в сопротивлении нападениям на аэропланы разного назначения при перелетах их из армии к партизанскому отряду и обратно, и в защите аппаратов, работающих при самом отряде во

время выполнения им набега. Тактика боевых действий в воздухе дает два способа выполнения совокупности этих задач: один заключается в постоянной охране истребителями разведывающих аэропланов, аэропланов, перелетающих из армии к отряду и обратно и аппаратов, работающих при отряде: другой—в том, чтобы решительными боевыми действиями своей авиации подавить авиацию противника в определенных районах или на определенных направлениях настолько, что она, деморализованная и понесшая сильные потери, утратит на необходимый срок способность к активным боевым действиям в воздухе. Соотношение сил в воздухе, характер работы авиации на данном участке фронта вообще, степень интенсивности совместной работы авиации с партизанским отрядом и степень важности, которая будет придаваться этой работе, могут направить решение вопроса о способе обеспечения ее защитой от воздушного врага в ту или иную сторону, а также определить масштаб действий в этом направлении.

Рассмотрим теперь вопрос о содействии авиации партизанам при второй форме развития действий их: при функционировании поисков, выполняющихся мелкими партиями (численностью от 100 до 1.200 человек). Здесь, подобно тому, как и при организации набега, в процессе составления плана действий ряда партий, высылаемых в тыл и на фланги неприятельской армии, необходимо прежде всего применение действий воздушной разведки. Данные воздушной разведки необходимы для принятия решений: каково должно быть общее направление поисков партизанов в согласованности с действиями армий, как должны быть распределены участки для действий каждой партии, какова должна быть численность отдельных партий, каковы должны быть в общих чертах задачи каждой из партий и какие частные задачи можно поручить к выполнению некоторыми из них. Как указывается в „Партизанских действиях" В. Н. Клембовского: „В виду полной невозможности для командующего армией управлять одновременно операциями войск и действиями партизанов, необ-

ходимо объединить общее руководство над последними в руках особого начальника, который был бы посвящен в план кампании и мог бы, сообразно с ним, по своему усмотрению, давать то или другое общее направление поискам партизанов, согласуя их работу с действиями армии". В распоряжении такого начальника, кроме партий, назначенных на выполнение поисков, должен быть подвижной резерв, который, находясь где-либо близко к флангам или к тылу неприятельской армии, служит опорой для партий и может предпринимать набеги для усиления общей работы партизанов или действий какой-либо из партий. Данные воздушной разведки использовываются руководством партизанских действий для составления инструкций начальникам партий и могут служить материалом для ориентировки последних в обстановке. Необходимо так же и здесь, как при организации набега, применение аэрофотосъемки, и подробное ознакомление начальников партий с материалом ею добытым, касающимся тех участков, на коих партии будут работать. Как и при набеге, проникновению партизанских партий в расположение противника должна предшествовать воздушная разведка, задачей которой будет выяснить, что делается на направлении намеченных путей следования партий. Далее начинается обслуживание партий связью при помощи аэропланов с армией и воздушной разведкой. Первое—обязательно, хотя бы и в меньшем масштабе, чем при набеге, второе—желательно, но будет роскошью для столь небольших частей, как партии, выполняющие поиски, и пользование последних воздушной разведкой во избежание значительного расхода авиации надо применять лишь в случаях крайней нужды и, по возможности, с совмещением выполнения аэропланами других задач. Почти то же следует сказать и относительно обслуживания партий охраной их аэропланами путем воздушного наблюдения от столкновений с противником и, в особенности, относительно таких применений авиации, как обслуживание связи разведывательных и сторожевых разъездов, охраняющих частей

и т. п. с партией; надо только добавить, что совмещение подобной работы аэропланов с выполнением ими других задач является затруднительным. Следует учесть, что обслуживание авиацией партизанского отряда, выполняющего набег, кратковременно, ибо сам набег занимает небольшой период времени, тогда как партизанские части, выполняющие поиски, по определению нашего полевого устава (Часть I. Маневренная война, стр. 287), проникнув в тыл противника „скрытно гнездятся там более или менее продолжительное время" и „возвращаются или, когда дальнейшее пребывание их в тылу противника сделается невозможным, или по выполнении возложенной на них задачи"; это — части, как говорится в „Руководстве партизанских действий" В. Н. Клембовского, „надолго впивающиеся в сообщения противника и медленно, но беспрерывно высасывающие всю кровь и жизненные соки". Обслуживание авиацией их должно, следовательно, явиться долговременным, а так как по определению вышеупомянутого руководства при правильной организации поисков „надо сформировать столько партий, чтобы можно было сразу охватить весь тыл и фланги неприятельской армии", ясно, что расход авиации на обслуживание всех их в том же масштабе, как и для отрядов, выполняющих набег, будет весьма значителен. Правда, и помощь авиации делу разрушения тыла противника будет здесь большой, но невольно напрашивается вопрос о той возможной роли, которую могут сыграть в общем ходе операций эти же авиационные силы, если им дать другое назначение.

Вышеизложенное заставляет считать, что обслуживание авиацией партий, выполняющих поиски, должно быть обязательным по отношению ко всем партиям лишь в виде несения аэропланами службы связи партий с армией (за исключением, конечно, тех случаев, когда эта связь осуществляется легко и достаточно иными способами), остальные же виды обслуживания должны иметь место лишь в тех случаях,

когда действия какой либо партии будут признаны имеющими особо важное значение, и обслуживание их авиацией будет являться гарантией успеха их. Правильность такого вывода обусловливается еще отчасти тем, что обслуживание авиацией столь небольших частей, как партии, отправленные для выполнения поисков, не даст в среднем столь важных для них результатов, сколь важные результаты даст идентичное обслуживание большим отрядом и выполняющим набег. Воздушная разведка мелких частей войск мало экономична по сравнению с воздушной разведкой более крупных частей, несение службы связи на малых дистанциях менее экономично в смысле затрат работы авиацией, чем таковые для более значительных расстояний; выражаясь техническим термином, работа авиации при обслуживании ею партий будет давать меньший коэффициент полезного действия, чем таковая при обслуживании больших отрядов.

В тех случаях, когда авиацией все же будет обслуживаться какая-либо партия, выполняющая поиск, некоторые особенности работы ее, по сравнению с работой отряда во время набега, могут потребовать, кроме перечисленных ранее, следующих видов применения аэропланов:

а) По прибытии на участок действий партия устраивает себе в каком-либо населенном пункте „пристань" (убежище для больных и раненых, складочное место для небольшого запаса продовольствия и вместе с тем место для отдыхов и для сношений с армией и другими партизанскими партиями) и „притон" (место приблизительно в центре участка, по соседству с тыловым пунктом неприятеля; в этом месте она держится, нападая отсюда на объекты действий). На аэропланы, обслуживающие партию, может быть возложено несение службы связи между пристанью и притоном, а также связь партии, вышедшей из притона, на выполнение какого-либо предприятия с притоном или пристанью,

б) На аэропланы может быть возложена связь одной партии с другими.

в) При сочувствии местного населения партизанам, доходящем до готовности всячески помогать им, в населенных пунктах организуются партией конные посты из местных жителей. Эти посты передают партии все сведения о противнике, действуя наподобие летучей почты. Такая передача сообщений может быть организована и при помощи аэропланов.

г) В руководстве В. Н. Клембовского указывается: „Некоторую особенность представляет один вид задач, который может быть разрешен партизанами лишь при производстве поисков, а не набегов: это — их роль в поддержании восстания пролетариата или бедноты. Партизаны должны увлекать население своим примером, возбуждать его к восстанию, охранять восставших, разведывать за них о неприятеле, руководить их действиями в бою, защищать их в случае нападения сильнейшего противника...", и далее: „Поддержка восставших должна носить характер постоянный, а не временный", вследствие чего партизанская часть, которой поручено поддерживать восстание, должна или все время передвигаться по району восстания, показываясь всюду для оказания морального воздействия и боевой помощи, или разделиться на мелкие части для одновременных выступлений на всем участке. Здесь содействие авиации является весьма ценным. Аэропланы могут оказать помощь поддерживанием связи, разведкой, агитационной службой, боевыми действиями; в особенности ценными могут оказаться их работа по перевозке с места на место агитаторов и военных инструкторов, восстания и демонстративное значение их полетов.

Назначение агитационной службы авиации при обслуживании ею поисков — то же, что и при обслуживании набегов; агитационная работа так же, как и там, должна совмещаться с полетами по выполнению других заданий. Обслуживание аэрофотосъемкой может быть применяемо тем же способом, что и при набегах, но применять его следует лишь в исключительных

случаях. Артиллерия партиям, производящим поиски, придается очень редко и в минимальном количестве вследствие чего случаев применения здесь „службы аэропланов артиллерии" можно предвидеть очень мало.

Совместные с действиями партии боевые действия авиации против земных объектов как во время разрушительной работы партизанов, так и в боях партии, по характеру своему в общем сходных с боями небольших отрядов, производящих набеги, идентичны с таковыми при обслуживании авиацией набегов. О них приходится сказать то же, что и о работе авиации по обслуживанию партий разведкой аэропланов, связью и т. п., то-есть, что содействие авиации здесь должно иметь место лишь тогда, когда работа какой-либо партии станет имеющей особо важное значение, и боевая помощь ей авиации явится до известной степени залогом успеха. Не надо, однако, забывать, что при наличии мощных авиационных групп, предназначенных для боевых действий против земных объектов, может много встретиться случаев, когда по существу не авиация явится обслуживающею боевым участием своим действия партизанов, а партизаны будут обслуживать боевые действия авиации. Это может иметь место и при боевых действиях аэропланов против живой силы противника и при разрушительных выступлениях ее против мертвого военного инвентаря его. При мощном нападении, например, сильной авиационной группы на колонну противника или на расположенный на открытом месте бивак, действие аэропланов пулеметным огнем и бомбами осколочными, с удушливыми газами и с хлороформом может оказаться столь удачным, что партизанам нужно будет немного усилий, чтобы завершить работу авиации добиванием рассеянного, понесшего большие потери и спасающегося бегством в разные стороны врага. Как бы ни мало оставалось здесь работы партизанам, но все же действия их будут иметь значение завершения успеха, значение важного содействия работе авиации. При разгроме бомбометанием с аэропланов железнодорожной станции и складов, на ней находя-

щихся, партизаны внезапным нападением могут завершить дело разрушения, мешая тушить пожары и приступать сейчас же к исправлению повреждений, разгоняя и добивая деморализованный и понесший уже потери гарнизон пункта и приводя в негодность нетронутое бомбами, но подлежащее порче. Целесообразность применения совместных боевых действий партизанов и авиации достаточно характеризуются приведенными примерами, и руководство действиями партизанских партий должно всегда помнить о возможности усилить действие какой-либо партизанской части направлением к ней достаточных авиационных сил.

Оказание авиацией помощи партиям, производящим поиски, путем защиты их от аэропланов противника, является в значительной мере менее ценным, чем оказание аэропланами подобной помощи партизанскому отряду, выполняющему набег. На препятствование неприятельским воздушным разведчикам вести наблюдение за партией давать специального наряда истребителей, конечно, не следует, ибо это в сумме вызовет большой излишний расход истребительной авиации: излишний потому, что партия является незначительной частью, могущей искусным применением к местности в большинстве случаев легко укрыть себя от взоров воздушных наблюдателей противника или ввести их в заблуждение относительно направления своего пути и численности ее. Кроме того следует отметить, что разведывать с аэроплана небольшие партии в своем расположении—дело трудное, а иногда и невозможное, вследствие затруднительности определять—свои это части или чужие, а иногда и отличать толпу мирных жителей или рабочих от небольшой воинской части, в особенности, если последняя примет хоть минимум мер к тому, чтобы ввести воздушного наблюдателя в заблуждение, например, не будет следовать в строю, а пойдет толпой, небольшими группами или рассыпавшись по полю.

Почти то же можно сказать и относительно воздушной охраны партизанских партий от нападений

неприятельских аэропланов. Последним для того, чтобы атаковать, надо сперва найти, а потом только, зная наверное, что это враг, а не свои и не мирные жители, начинать обстрел из пулеметов и бомбометание. По отношению же к столь незначительной части, как партия неприятельских партизанов, это будет легко только при нахождении ее на открытом месте и при уверенности, что тут же, может быть, в соприкосновении уже с ней, нет своих. И при самом нападении аэропланов небольшая партия, рассыпавшись и пользуясь хотя бы такими деталями местности, как кусты, канавы и т. п., если более подходящих для укрытия местных предметов нет, все же может сильно ослабить этим результат нападения на нее аэропланов. Все это, конечно, несравненно легче для пехоты, чем для конницы, но последняя зато скорее может рассыпаться на большое расстояние и этим затруднить работу аэропланов. Малое число случаев, когда боевые выступления аэропланов противника могут нанести существенный урон партиям и значительный расход авиации на охрану их от нападений сверху, если таковая для них будет организована, заставляют считать, что последнее следует делать лишь в тех случаях, когда такое несение охраны можно будет совместить с другой работой авиации, например, с содействием ее партии боевыми выступлениями своими против войск противника. То же следует сказать и о препятствовании неприятельским аэропланам обслуживать части противника, против партий действующие.

При рассмотрении выше вопроса о воздушной борьбе за обеспечение авиации возможности обслуживать действия партизанов, было указано два способа действий; при обслуживании ею партий все преимущества оказываются на стороне второго (решительные боевые действия аэропланов для подавления деятельности авиации противника в определенном районе), так как применение первого способа (охрана отдельных аэропланов и групп их, обслуживающих партии), вызывая значительный расход истребительной авиации, означало бы дробление сил ее и предоставление про-

тивнику возможности бить ее по частям. Ясно, что неприятельская истребительная авиация, будучи даже вдвое, втрое слабее нашей, может выделить из себя боевую группу, достаточно мощную для того, чтобы нападать на авиационные силы, обслуживающие различные партии, поочередно, и сдерживать над ними верх, оказываясь во всех случаях сильнее каждой из них. Если применение второго способа воздушной борьбы окажется невозможным из-за соотношения сил, остается или вовсе не охранять аппаратов, обслуживающих партизанские действия, сведя применение их до минимума и предоставив им предохранять себя внезапностью появлений, пользованием атмосферными условиями для самомаскировки, напр., скрыванием в облаках и скоростью полета (последнее будет иметь место, если на обслуживание партизанов можно будет выделять аппараты, не уступающие в скорости полета истребителям противника, что будет сравнительно редким), или, в случае крайней необходимости, обеспечить безопастность и надежность работы аэропланов при какой-либо партии на небольшое время, дать им для охраны на это время столь мощную группу истребителей, чтобы можно было иметь уверенность в том, что противник не успеет собрать и бросить туда воздушных сил, превосходящих эту группу, до окончания работы ее; для осуществления этого придется, конечно, оторвать истребителей от других мест их использования, что может быть оправдано лишь исключительной важностью задачи содействия авиации указанной партии в определенный момент.

Все перечисленные выше виды применений авиации рассматривались в предположении, главным образом, того, что обслуживаются авиацией конные партизанские части. Обслуживание авиацией пехотных частей, при выполнении ими набегов и поисков, является в общих чертах сходным с аналогичным обслуживанием конных частей; могут быть лишь некоторые отличия в деталях работы аэропланов, вытекающие из особенностей работы пеших партизанов. Характеристикой этой работы до некоторой степени может служить сле-

дующая выдержка из „тактики" майора прусского генер. штаба Балка („Малая война", переработка ред. „Военное Дело", изд. 1919 г.): „Во франко-прусскую войну пешие войска неоднократно совершали набеги в район этапов и даже на далекие расстояния; как, напр., разрушение вольными отрядами из лагеря Ламарша железнодорожного моста в Фонтенуа, близ Туля, разрушение моста в Бюффоне из Дижона и нападение под Шатильоном Риччиотти Гарибальди. Несмотря на эти успехи выяснилось, что пехота недостаточно подвижна, что действовать ей можно только незначительными отрядами, почему и вся деятельность этих последних оказывалась заключенною в тесные рамки". Пехота, например, при набегах и поисках не ведет дальнего разведывания ни в походе, ни при ночлегах, вследствие чего отпадает необходимость помощи аэропланов несением службы связи между разведывательными частями и главными силами, и увеличивается разведывательная служба аэропланов При дневках высылаются патрули для сбора сведений о противнике, и здесь авиационная связь этих патрулей с отрядом может быть очень ценной.

Общая характерная черта для ряда применений аэропланов, как средства связи, тут будет следующая: расстояния для передачи сообщений будут меньшими, но надобность в передаче, несмотря на сокращение расстояний, будет не меньшей ввиду того, что скорость земной передачи (не всадниками, а пешими ординарцами) будет меньшей. Высылки частей для демонстраций пешие партизаны не предпринимают, поэтому и необходимость содействия авиации таким частям отпадает Значительной может быть помощь авиации пешим партизанам в тех случаях, когда они, пользуясь своей способностью к оборонительным действиям, укрепятся при преследовании их неприятелем в каком-либо пункте и будут отсиживаться, ожидая присылки помощи;

аэропланы могут эту помощь быстро вызвать, держать связь осажденных с идущим к ним подкреплением, с руководством действиями партизанов или с партиями, работающими на соседних участках и, в случае надобности, доставлять им продовольствие и боевые припасы (это уже имело место на практике у нас на южном фронте и у англичан в Месопотамии). Касаясь боевых выступлений авиации против войск противника, совместных с действиями пеших партизанов, следует отметить то, что в силу малой способности последних к преследованию разбитого противника оно здесь целиком должно быть возложено на аэропланы. При ведении боя большим отрядом пехоты работа аэропланов связи должна принять типичный характер службы аэропланов пехоты в боях маневренной войны (см. „Служба аэропланов „Пехоты". Н. Яцук Глава 5-я). Работа их в наступательном бою будет до некоторой степени облегчаться своевременностью развертывания отряда в боевой порядок. Максимум результатов уменья авиации работать плечом к плечу с пехотой скажется в бою встречном, когда для каких-либо приготовлений и условливаний будет очень мало времени или вовсе не будет. Необходимость упредить неприятеля в развертывании заставит отряд проделать последнее особенно быстро и не даст аэропланам возможности в достаточной мере ориентироваться заранее. Придется все делать сразу—и ориентировку, и необходимейшие приготовления к работе, и даже часть разведки. Работа аэропланов по обслуживанию пехоты в оборонительном бою отряда будет значительно проще, чем в двух предыдущих случаях. Между прочим, надо предвидеть, что здесь, как и при бое встречном, аэропланам, несущим „службу пехоты", придется иногда сильно уклоняться от выполнения ими основной работы в область разведывания. Приведенными особенностями обслуживания партизанов авиацией в тех случаях, когда последними являются пешие части, можно и ограничиться; следует лишь заметить, что если пешему партизанскому отряду или партии будут приданы хотя бы несколько отделений кавалеристов, характер некоторых приме-

нений аэропланов уклонится в сторону рассмотренного выше обслуживания авиацией конных партизанских частей.

Остается сказать еще об особенностях применения авиации при способе создания партизанских действий, характеризуемом нашим полевым уставом (ч. I, § 823), как организация в неприятельском тылу „отдельных партий из местных жителей под руководством высылаемых или заранее насаженных на местах опытных лиц; партии эти также действуют скрытно, переходя с места на место, меняя одежду, внешний вид, и заметая всякими способами свой след". Виды помощи авиации партизанским действиям такого типа будут во многом сходными с обслуживанием ею работы партий, производящих поиски; отличия в работе авиации будут здесь вызываться особенностями совместного выступления с частями не регулярными, плохо вооруженными в большинстве случаев, и редко вступающими в открытые столкновения с войсками противника. Весьма важной здесь является роль авиации при самой организации таких действий, если начало этой организации относится к тому времени, когда территория, на которой должны происходить действия партизанов, уже занята противником, подготовительных же мер, ввиде устройства постов (см. § 74 „Наставления по применению авиации на войне", 1919 г.), заранее принято не было. Можно, конечно, поручить устройство таких постов, долженствующих служить местами спуска аэропланов, несущих службу связи партизанов с армией, особым лицам, могущим пробраться через неприятельское расположение к намеченным для устройства постов пунктам, но в некоторых случаях придется и таких лиц доставлять в расположение противника полетом. Аэропланам иногда придется самим выбирать себе места спуска в тылу противника, и только, если выбранные ими пункты окажутся неподходящими, пользоваться для подыскания лучших мест услугами высаживаемых на первоначальные места спуска лиц. Воз-

душными линиями связи постов с армией придется пользоваться для доставки полетом военных инструкторов, агитаторов, агентов, боевых припасов, а иногда и продовольствия. Весьма важной, при таком способе организации партизанских действий, явится также и агитационная служба авиации. На авиацию таким образом будет ложиться во многих случаях роль начала создающего партизанские действия.

Как бы ни было велико значение роли авиации при обслуживании ею партизанских действий в рассмотренных нами формах развития их, оно все же не может быть сравниваемо с тем значением, которое должно иметь применение высадок с аэропланов в тылу противника десанта, численностью достаточно для действий подобных тем, которые развиваются партизанами. Высадка такого десанта в ближнем тылу неприятеля в момент решительных боев на фронте может оказаться резко влияющей на исход последних: высадка его у важного железнодорожного узле в момент переброски противником войск может в корне нарушить стратегические планы врага. Как указано было выше в настоящем изложении, вопросов, касающихся помощи авиации действиям партизанов, мы не будем расширять рассмотрение возможностей указываемых нам прогрессом авиационной техники доисследования вероятных применений воздушного десанта, но следует все же помнить, что в случае, крайней надобности даже при слабых средствах нашей авиации в данный момент задача высадки в каком-либо пункте тыла противника 20—30 человек сразу может быть выполнена сборной эскадрильей аэропланов одной—двух армий, тогда как имели уже место случаи, когда один человек, высаженный с аэроплана, оставался некоторое время в тылу противника, производил порчу жел.-дорожного пути и возвращался в свое расположение на прилетавшем за ним аппарате (из действий немецкой авиации на нашем фронте в минувшую русско-германскую кампанию *), история же

*) Напр., такой случай был в 1917 году в районе Ровно—Броды.

партизанских действий знает примеры нанесения значительного вреда тылу противника действиями партии в несколько десятков человек.

ГЛАВА III.

Организация обслуживания авиацией партизанских действий.

Конный партизанский отряд, при выполнении им набега, обслуживается авиационными средствами: а) специально приданными ему на все время набега и б) другими авиационными частями периодически, по мере надобности, оказывающими помощь действиям отряда. Первые входят в состав отряда, подчиняются начальнику отряда в отношении постановки заданий им, и в течение выполнения набега не отвлекаются на выполнение каких-либо иных задач, помимо обслуживания набега. Вторые, состоя в оперативном подчинении штабам армии и дивизий (корпусов) ее, могут выполнять те или иные задачи по содействию работе отряда, производящего набег, но в распоряжение начальника отряда при этом не поступают (исключая те случаи, когда они как бы придаются на известный период времени авиационным силам, входящим в состав отряда, если высшее командование найдет нужным это сделать). Для вторых выполнение задач по обслуживанию партизанского отряда является лишь частью их общей работы на фронте; при полетах для обслуживания отряда они могут иногда выполнять и другие задачи. Силы отряда, назначенного в набег, берутся обычно из состава стратегической конницы. Они должны быть определенными соединениями. „Тактика конницы" С. М. Шейдемана (лекции академии ген. шт. изд. 1920 г.) дает указания о том, что назначаемый в набег отряд должен быть „определенной войсковой организацией, будь эта бригада, дивизия, корпус, вообще, чтобы он представлял войсковую организацию, которая сжилась в мирное время, успела ознакомиться со

своим начальником и проникнуться доверием к его способностям в такой ответственной работе". Спайка и сплоченность составных частей отряда, являющегося такой войсковой организацией, — необходимое условие успешных действий его при производстве набега, почему надо считать, что и авиационные средства, отправляемые в составе отряда для участия в набеге, должны быть спаяны с ним предшествующей службой. Наилучшим явится включение авиационной части, долженствующей работать с конницей, в постоянный состав кавалерийской дивизии, при чем эта авиационная часть должна оставаться в своей дивизии, как при организации военного времени, так и в мирное время. Здесь, как и при службе аэропланов пехоты, только долгой совместной работой авиации с конницей может быть достигнуто знание и понимание одного другим; это же может позволить в самых сложных случаях боевой обстановки не отказываться от обслуживания конницы авиацией, а приспособлять его к каким бы то ни было условиям. Для обеспечения достаточной мощности обслуживания набега авиацией конному отряду, назначаемому произвести его (в составе бригады, дивизии), надо придать один авиационный отряд в составе неменее шести аппаратов. Следует считать, что при организации кавалерийских дивизий в ближайшее время в состав дивизии будет включаться один авиационный отряд. При отправлении в набег не всей дивизии, а бригады лишь, может явиться необходимым иногда назначать в состав партизанского отряда не все авиационные средства дивизии, а лишь отделение авиационного отряда ее в составе 2—3 аэропланов; последнее нежелательно, во-первых, потому что авиационные отряды дробить на части не рекомендуется, во-вторых, потому, что работа авиации по обслуживанию партизанского отряда, при уменьшении его вдвое или втрое, отнюдь не сократится во столько же раз, может быть лишь немного меньшей; в некоторых же случаях решение послать отряд меньшей численности будет приниматься в расчете сократить работу его за счет

содействия авиации, и здесь могут быть случаи, когда для помощи меньшему партизанскому отряду придется затрачивать больше авиационной работы, чем для помощи отряду более крупному.

Аэропланы, долженствующие быть придаваемыми кавалерии авиационных частей, должны быть быстроходными, должны обладать большой вертикальной скоростью (иметь способность быстро забирать высоту и быстро снижаться) и иметь способность взлетать с плохих площадок и спускаться на них. От первого из перечисленных качеств можно, при недостатке быстроходных аппаратов в армии, отказываться лишь тогда, когда аэропланы, состоящие, например, при конном отряде, отправленном в набег, будут все время следовать с ним и не будут использованы для несения службы связи на больших дистанциях при наличии сильного воздушного противника. Для полетов по установлению связи с армией и других аналогичного характера, равно как и для дальних разведывательных полетов перед набегом, придется тогда брать аппараты из средств армейской авиации. Удобство наблюдения в аппаратах, обслуживающих кавалерию, должно являться вполне обеспеченным. Вооружение их должно быть удобным и для действий по земным целям и для ведения воздушного боя; в последнем они, конечно, почти всегда будут уступающими в отношении необходимых боевых качеств истребителям за счет других свойств, необходимых им для индивидуальных особенностей службы их. Грузоподъемность для аэропланов, работающих с кавалерией при выполнении набега, является, конечно, желательной, как могущая им позволить выполнение задач бомбометания с достаточной мощностью действия, и как определяющая запас горючего и смазочных материалов, который они могут нести на себе; это качество, однако, в редких типах аэропланов совмещается с другими вышеперечисленными, почему аппараты, приданные кавалерии при набеге, будут обычно уступающими специально бомбометным в способности к мощному бомбометанию и дальним разведчикам в отношении запаса горючего и смазки. Если важность

совместной работы авиации с конницей будет достаточно признанной, и аппараты, обладающие большим запасом горючего и смазки, при наличии у них других в вышеперечисленных данных, смогут быть приданными коннице как вследствие признания упомянутой важности, так и вследствие достаточного наличия их, это позволит развить по мере надобности все виды обслуживания аэропланами отряда, выполняющего набег. В противном случае данное обслуживание будет сводиться к минимуму полетов, необходимому для выполнения важнейших задач. Сказанное относится к предположению, что аппараты для несения службы при партизанском отряде будут прилетать к нему из расположения армии (как это имело место при обслуживании летчиками деникинской армии отряда ген. Мамонтова); если же они будут в течение набега все время находиться при отряде, возможность большой полетной работы их определится наличием запаса горючего и смазочных материалов, могущего быть взятым при отряде, и способностью армейских авиационных средств обслуживать авиационную часть партизанского отряда доставкой бензина и смазки на аэропланах. (Были случаи уже в 1914 году, когда некоторые из передовых отделений наших авиационных отрядов, выдвинутые сильно вперед, получали необходимые им для текущей работы бензин и масло полетом.)

При совершенном отсутствии повозок в составе партизанского отряда при нем из авиационного имущества должен лишь находиться небольшой набор необходимейшего авиационного инструмента, перевозимый в одном вьюке образца, указанного в положении о кавалерийском обозе (весом в 4 пуда). Если повозки в минимальном числе и будут, то их в большинстве случаев придется использовать для перевозки горючего и смазочных материалов и боевых припасов, необходимых авиации; палаток же аэропланных не надо брать, ибо опыт показал возможность исправной работы аэропланов, по неделям и месяцам пребывавших под открытым небом.

Работа летного состава при обслуживании авиацией партизанских действий является особо трудной. Для летчиков условия полетов в разных районах, когда для спуска и взлета придется пользоваться едва ли не каждый раз меняющимися площадками, когда сплошь и рядом придется летать на малых высотах над совершенно незнакомой местностью и выполнять самые разнообразные задачи без возможности подготовиться к работе в каждом отдельном случае, будут требующими большого опыта вообще и навыка в совместной работе с кавалерией—в частности. То же следует сказать о работе здесь наблюдателей. Изложенное заставляет требовать большой тренировки летного состава в работе при конных отрядах в периоды подготовки как в течение мирного времени, так и при перерывах боевой работы в военное время.

Все конные части, обслуживаемые авиацией, должны быть отлично знакомы с видом аэропланов, приданных им; все в таких частях должны уметь безошибочно отличать аэропланы, приданные этим частям, от других аппаратов по конфигурации, окраске и отличительным знакам, иногда по звуку мотора и приемам полета и т. п. Конные части должны иметь навык в обслуживании себя авиацией, что может быть достигнуто организацией совместных учений, маневров и т. п. Каждый кавалерист должен быть ознакомлен с элементарными сигналами, кои придется подавать аэропланам или принимать от них в различных случаях совместной с ними работы. Кроме того в конных частях должен быть создан особый кадр специалистов по обслуживанию связи их с аэропланами. Вполне уместен порядок создания такого кадра, указываемый „Наставлением по применению авиации“ 1919 г., как одна из организационных мер по обслуживанию связи отрядов войск и партизанов со штабами: „Если есть возможность, то в каждую отдельно действующую группу назначается перед началом совместной работы авиоспециалист от авиационной части для организации работы и для ознакомления с ней личного состава (по-

добная возможность будет представляться сравнительно редко ввиду ничтожности личного состава авиационных частей". Здесь подразумевается случай, когда ранее совместной работы войсковой части (группы) с авиацией не было. Далее говорится „Независимо от того каждая группа войск (по возможности, каждый полк) посылает в авиотряд военнослужащих для ознакомления с сигналами и опознавательными знаками, условиями выбора площадок для спуска (не менее 300 шагов по направлению спуска и взлета, производящихся всегда против ветра), типами самолетов, степенью видимости земных целей и сигналов с самолета при разных условиях погоды и высоте полета, правилами запускания мотора и т. п. При обучении поменьше рассказов и побольше практики". По окончании обучения вернувшиеся в свои части „несут службу специально по связи при посредстве авиации и наблюдению за воздушным противником и полетами наших аппаратов". При включении авиационных частей в постоянный состав кавалерийских дивизий подготовка такого кадра специалистов по работе с авиацией должна являться делом мирного времени, и лишь при убыли таковых кадр их придется пополнять новыми, обучаемыми при авиационных частях в военное время.

При нахождении кавалерийской дивизии, в состав коей входит авиационная часть, в районе своего расположения при достаточном удалении от противника штаба дивизии, упомянутая авиационная часть находится или вблизи штаба, или выдвинутой вперед для большего удобства ведения разведки; при выдвинутом близко к противнику штабе, место авиационной части может быть отнесено в тыл. Она стоит в таких случаях или вся целиком со всем своим обозом и имуществом в одном месте или разделяется на передовое и тыловое отделения, стоящие соответственно названиям их в разных местах. При отправлении конного отряда в

набег могут быть три случая: а) когда все передовое отделение следует с отрядом, б) когда с отрядом следуют лишь аэропланы и в) когда аэропланы не находятся все время при отряде, а лишь прилетают к нему по мере надобности в обслуживании его. Первый случай соответствует возможности взять в составе отряда незначительный авиационный обоз. В этом случае такой обоз с имуществом, указанным выше, команда, необходимая для обслуживания аэропланов, и аэропланы составляют передовое отделение, следующее с отрядом, все же остальное составляет тыловое отделение, остающееся в расположении своей армии. Во втором случае с отрядом уходят лишь аэропланы и мотористы числом по одному на аэроплан или в меньшем числе (обслуживание аэропланов ведется ими совместно с людьми, назначаемыми им в помощь из состава отряда). Остальной состав авиационной части остается в расположении своей армии и находится в одном месте или разделяется на передовое отделение, сильно выдвинутое, и являющееся передовой базой, принимающей аппараты, при полетах их в расположение армии, и тыловое. В третьем случае авиационная часть или располагается целиком в пункте, из коего удобнее всего совершать перелеты к отряду, выполняющему набег, или помещает в этом пункте передовое отделение свое. Роли передового и тылового отделений в таких случаях предусмотрены „наставлением по применению авиации“ 1919 г., подробно рассматривающим расположение авиационных частей двумя отделениями (эшелонами): передовым и тыловым.

Способы сигнализации, передачи сообщений и т. п. при обслуживании аэропланами партизанского отряда, выполняющего набег, могут быть такими же, как и при службе аэропланов пехоты. Они должны быть здесь до крайности упрощенными и приспособленными к работе аэропланов не только в роли средства связи на короткие расстояния (как при выполнении ими основных задач службы пехоты), а и в ролях разведчиков, средств связи на большие дистанции, охранения и т. п. Особого усложнения в передачу сигналов, сообщений и

т. п. такое расширение функций аэропланов не внесет: способы по существу останутся те же, изменятся лишь назначение, количество и в некоторых случаях типы сигналов. Иногда они смогут быть совершенно идентичными, указанным в „Службе аэропланов пехоты" (изд. 1919 г., глава 5, применение аэропланов пехоты в маневренной войне). Должны иметь место опознавательные сигналы с земли и с аэроплана: они подобно „отзывам" и „пропускам" являются секретными, особо назначаемыми на какой-либо период времени (сутки и более). Придется также применять особые „позывные" сигналы, например: „Я аэроплан первой кавалерийской дивизии", или: „Я аэроплан, приданный такому-то эскадрону (разъезду)" и т. п.: с земли же, напр.: „Я второй эскадрон X-го полка". Наиболее правильным будет такой порядок, когда аэроплан и часть на земле будут сперва обмениваться „пропуском" и „отзывом", а потом уже показывать друг другу свои „позывные". В некоторых случаях необходимы особые приемы, которыми аэроплан может привлечь на себя внимание части, находящейся на земле, а также эта часть — внимание аэроплана. Первое — просто, так как аэроплан шумом мотора выдает свое присутствие издали и виден он с земли тоже хорошо: приходится, однако, иногда применять с него некоторые звуковые сигналы, условленные заранее, например, включение и выключение мотора, очереди пулеметной стрельбы, звуки рожка-сирены и т. п.; этими сигналами или просто эволюциями над местностью (иногда просто одним полетом своим) он покажет себя тому, кого ему надо найти и с кем надо обменяться „позывными" сообщениями и т. п. Для того, чтобы не быть смешанным с другими аэропланами, аэропланы, приданные отряду, выполняющему набег, могут иметь особую окраску, флажки на концах поддерживающих поверхностей или время от времени бросать хорошо видные с земли вспышки, дымки, ленты и т. п. Часть, находящаяся на земле, и желающая привлечь на себя внимание аэроплана, может это сделать выпусканием ракет, зажиганием костра, полотнищами и т. п., при чем эти сигналы

должны подаваться в местах, откуда они могут быть хорошо видны, аэроплану. „Наставление по применению авиации" 1919 г. указывает на необходимость наличия у людей отряда, назначенных для обслуживания работы аэропланов по связи, биноклей, бензина или керосина (для быстрого разжигания костров) и трех полотнищ для сигнализаци; цвет последних— с одной стороны белый, с другой—красный (для раскладывания на снегу): минимальные размеры их 2×6 аршин. Этими полотнищами можно давать сигналы частью знаков азбуки Морзе (тире—полотнище, положенное во всю свою длину, точка—сложенное пополам) или располагая их наподобие римских цифр (I, II, VI...), фигур и т. п.

Как и при службе аэропланов пехоты, при обслуживании авиацией партизанов, должно иметь место следующее правило: работа аэроплана не должна обнаруживать противнику местонахождения своих частей; все меры, все способы к достижению этого должны быть использованными, в противном случае работа эта будет в некоторых случаях приносить не меньше вреда, чем пользы. Надо предвидеть, что иногда в интересах скрытности придется вовсе отказываться на некоторые промежутки времени от обслуживания партизанов авиацией, иногда же изменять способы сигнализации с аэроплана и с земли, применяя такие, которые не обнаружат того, что аэроплан подает сигналы кому-то, находящемуся на земле, и не выдадут неприятельскому воздушному наблюдателю сигнáлящих своему аэроплану партизанских постов Применение таких способов затруднит работу по обслуживанию авиацией партизанов и ограничит рамки ее. Подобными способами сигнализации с аэроплана могут быть эволюции его, непохожие на выполняемые специально для подачи сигналов, а подобные тем, которые он может проделывать над местностью для целей разведки, сбрасывание бомб числом, соответствующим какому-либо условному сигналу, стрельба из пулемета очередями разной продолжительности или с соответствующим числом очередей стрельбы и т. п. Аналогичного

назначения сигналами с земли могут быть костры, пожары, сваленные на дороге или стоящие на ней повозки числом, имеющим определенное значение, и т. п. (подача сигналов с земли будет здесь в общем, конечно, труднее, чем с аэроплана, но зато ею придется пользоваться реже ввиду того, что работы земных наблюдателей противника можно опасаться всегда, воздушных же лишь тогда, когда над местностью, с которой должны быть поданы сигналы, летит неприятельский аэроплан).

„Наставлением по применению авиации" 1919 г. в указаниях по организации работы воздушной связи штабов с отрядами войск рекомендуется штабу армии или отдельной войсковой группы передавать частям в секретных записках на определенный период времени (например, на неделю) ряд опознавательных сигналов для подачи с земли аэроплану. Эти сигналы даются „как отзыв и пропуск на несколько дней (в случае наличия авиации противника желательно назначать их на каждый день, чтобы ими не мог воспользоваться неприятель)". Если установлено, что противник, с целью ввести в заблуждение наши войска, накрашивает на несущих поверхностях, рулях или на корпусе своих аэропланов опознавательные знаки, принятые в нашем воздушном флоте, то рекомендуется и опознавательные сигналы, подаваемые аэропланом, рассылать в секретных записках, назначив ряд их на определенное время вперед.

Как мера к обеспечению военной тайны, „Наставлением" предписывается все перевозимые на аэропланах документы хранить в общей папке, в которой укладывается флакон со смесью керосина с бензином (один чистый бензин сгорит раньше, чем успеют выгореть плотно уложенные бумаги) для сжигания в случае посадки у противника; содержание же передаваемых для перевозки на аэроплане документов (донесения, приказы и т. п.) должно быть, как указывается в „Наставлении", известным летчику и наблюдателю для того, чтобы в случае, если при посадке в районе про-

тивника документы будут ими сожжены, они, добравшись до своих, могли передать содержание документов на словах. Имея дело с данными особо секретного характера, надо, как и при передаче в некоторых случаях сведений об обстановке, летчикам и наблюдателям (см. „Постановка заданий воздушной разведке" Изд. Л. И. Отд. П. У. Р. 1919 г. § 94) помнить, что последние могут, оказавшись в плену, подвергнуться особо тщательному опросу и выпытыванию от них различных сведений всевозможными приемами и ухищрениями. Следует помнить, что, пользуясь некоторыми приемами, противник может поставить опрашиваемого в такое положение, когда последний по оплошности проболтается, или незаметно сам для себя подтвердит что-либо уже подозреваемое противником; надо считать, наконец, что под давлением известных обстоятельств некоторые могут что-либо открыть противнику и по малодушию своему. Поэтому возможно предвидеть случаи, когда знакомить летчиков и наблюдателей с содержанием перевозимых ими особо секретных документов явится опасным, и им даже надо будет вменить в обязанность при посадках в районе противника сжигать документы, не читая их.

Порядок работы при выполнении главной задачи обслуживания авиацией партизанского отряда, отправленного в набег, равно как и некоторых других задач, определяется „Наставлением по применении авиации" (в разделе Б, гл. IV, связь с отдельными, группами войск в подвижной войне) так: „При каждой остановке войсковой части, а при малейшей к тому возможности и при движении ее, пост воздушной связи, по приказанию начальника части, выбирает площадку, годную для спуска и подъема самолета, и приготовляет все необходимое для немедленной подачи опознавательных сигналов в момент приближения самолета. Площадка должна быть связана с начальником телефоном или ординарцами".

Как мера против обнаружения местонахождения отряда по подаваемым с площадки сигналам или по снижению над ней аэропланов, рекомендуется относить площадку, по возможности, дальше, но непременно в пункт, защищенный от обстрела противником и нападений его. При приближении всякого аэроплана (если только не обнаружено, что это аэроплан противника) на указанной выше площадке зажигают костер, чтобы привлечь внимание летящих и указать аэроплану направление ветра (желательно, чтобы костер давал как можно больше дыма). В некоторых случаях надо быть очень осторожным с зажиганием костра, и если, например, замеченный издали аэроплан направляется к тому месту, где находится площадка, лучше подождать до тех пор, пока он не подойдет настолько близко, что явится возможным хорошо разглядеть его. Торопиться с зажиганием костра приходится в тех случаях, когда по наблюдению за полетом аэроплана можно предположить, что он может пройти стороной, не заметив костра, зажженного с опозданием, или повернуть назад, не находя того, что искал. Навык в совместной работе с авиацией, знание манеры поступать в таких случаях своих летчиков и т. п. позволят персоналу, обслуживающему площадку, безошибочно решать во всех случаях, когда надо зажигать костер. Привлеченный дымом костра аэроплан подлетает к площадке и дает опознавательный сигнал; на него площадка отвечает своим опознавательным сигналом полотнищами, которые раскладываются в 50—100 шагах от костра с той стороны, откуда дует ветер. При необходимости усиленных мер предосторожности аэроплан и площадка обмениваются после этого еще показыванием своих „позывных", что необходимо еще бывает иногда и для того, чтобы площадка знала, с которым из аппаратов своей стороны она имеет дело, а последний убедился, что эта площадка именно та, к коей он должен прибыть (это приходится практиковать в тех случаях, когда площадок различного назначения, или принадлежащих разным частям, в данном районе несколько, а также различны

и принадлежность или назначение аэропланов). Зависимо от характера задания, аэроплан далее или обменивается с площадкой сигналами, или сбрасывает вымпел с приказанием, донесением и т. п., или, наконец, садится на площадку. В некоторых случаях пост сам может требовать посадки аэроплана, но такие требования следует предъявлять лишь в случаях действительной необходимости, так как каждая посадка аппарата на незнакомое место сопряжена с риском поломок и аварий. Может случиться, что характер задания летчику таков, что он вовсе не имеет времени спускаться, может, наконец, быть так, что он сперва полетит для выполнения какой-либо важной задачи, а потом уже вернется к площадке и спустится. Если аппаратом сброшен на площадку вымпел, летчик (или наблюдатель) должны удостовериться, что вымпел действительно поднят. По „Наставлению": „Перед спуском или сбрасыванием вымпела, летчик обязательно должен пройти на возможно малой высоте, а после спуска не останавливать мотора до тех пор, пока не убедится окончательно, что на площадке действительно свои". Далее указывается, что: „В случае посадки летчик (или наблюдатель), по возможности, лично передает начальнику отряда приказание, ориентирует его в данных обстановки, полученных от старшего начальника и соседних отрядов (если он в них спускался или наблюдал их деятельность) и получает от него донесения и подробную ориентировку".

Изложенный порядок работы относится, главным образом, к выполнению аэропланами задач по обслуживанию связи партизанского отряда с армией, отряда с далеко выдвинутыми от него частями его, отдельных отрядов между собою и т. п., то-есть связи преимущественно на большие дистанции. При обслуживании связи на коротких расстояниях,—связи отряда с охранением, с разведывательными разъездами и т. п. порядок работы может быть значительно упрощенным.

Приемы обслуживания партизанами отряда авиационной разведкой и охраной просты и в особом рассмотрении не нуждаются. Залогом успеха работы авиации по обслуживанию партизанского отряда, выполняющего набег, является до известной степени понимание летным составом обстановки и сущности того, что от них в каждый данный момент может отряду требоваться. Общение начальника авиационной части, входящей в состав отряда, с штабом последнего—обязательно. При составлении плана набега, при обсуждениях планов действий, имеющих быть в течение выполнения набега, участие в них начальника авиационной части отряда или лица его заменяющего, должно являться непременным условием. Только соблюдением изложенного можно добиться того, что каждое приказание начальника партизанского отряда авиационной части будет восприниматься авиационным начальником с наилучшим пониманием его; в заданиях не надо будет сообщать ему многих подробностей, ибо они будут ему уже известны; будучи хорошо ориентированным в обстановке он в каждый данный момент сможет в случае надобности проявить должную инициативу. Сказанное о необходимости хорошей ориентировки авиационного начальника специфически справедливо в тех случаях, когда основной задачей отряда, выполняющего набег, является разведка. Значение стратегической воздушной разведки предсказывалось еще в 1912 г. („Современная война" А. Незнамов) так: „Наличие управляемых воздухоплавательных аппаратов (способных к стратегической работе), даст возможность организовать работу стратегической конницы несколько иначе (этим словам предпосылалась теоретическая схема организации стратегической разведки, выполняемой самостоятельной конницей), первый же полет определит в крупных чертах районы, заполненные войсками, и промежутки между ними. Эти данные позволят сразу указать коннице более точные задачи и полосы разведывания". Ясно, сколь важной в этом отношении явится воздушная раз-

перед набегом, насколько она сможет сократить разведывательную работу конницы в течение его, и в какой степени полным должно быть понимание авиационным начальником или заведывающим разведкой в авиационной части того, что нужно от воздушной разведки в каждом из отдельных таких случаев.

Начальнику авиационной части, входящей в состав отряда, должны быть подчиняемы на время совместных с отрядом действий и те авиационные средства, кои могут прибыть к отряду из расположения армии для усиления работы аэропланов по бомбометанию, обстрелу войск из пулеметов и т. п. Из этого правила придется делать изъятия в тех случаях, когда, например, для мощных разрушительных действий, или для больших активных выступлений авиации совместно с отрядом против войск противника, из расположения армии прибудет большая авиационная группа имеющая действовать по определенному, выработанному в армии плану. Подчинять такую группу, особенно тогда, когда она является определенным соединением воздушного флота, привыкшим к групповой организованной работе, постороннему ей авиационному начальнику небольшой части, хотя бы и более знакомому с обстановкой, будет явной ошибкой; руководителем активного выступления авиации здесь должен быть начальник этой группы. Аналогично должен решаться и вопрос о подчинении придаваемых авиационным силам партизанского отряда аппаратов воздушного боя.

Организация обслуживания авиацией частей, выполняющих поиски, будет иметь изменения по сравнению с таковой при набеге прежде всего в соответствии с тем, что указанным частям обычно будут придавать меньшие авиационные средства, чем отрядам, выполняющим набеги, что части эти будут подолгу оставаться в расположении противника, и что они будут находиться там в одном определенном районе. Авиационный отряд или несколько таковых, взятые из авиационных средств, находящихся в составе кавалерийских дивизий или из средств армейской авиации, назначаются в распоряжение общего руководства пар-

тизанскими действиями. Начальник партизанских отрядов распределяет поступившие в его распоряжение авиационные средства на обслуживание различных партий, в его ведении находящихся, руководствуясь характером действий каждой из них, общим числом их и численностью каждой в отдельности, местонахождением участков работы их и указаниями авиационных начальников, ему подчиненных, об авиационной стороне предстоящей работы. Правильнее всего объединять все авиационные средства, поступающие в распоряжение начальника партизанов, под начальством одного из начальников авиационных отрядов, который и должен быть докладчиком начальнику партизанов по вопросам авиации и лицом ответственным за авиационную сторону работы обслуживания партизанских действий.

На обслуживание каждой партии может быть назначено по 2—3 аэроплана (ввиде отделения авиационного отряда, составляющего половину или треть его); в случае большого количества авиации или особого значения ее содействия какой-либо партии, на обслуживания каждой из партий или некоторых из них может быть соответственно назначен целый авиационный отряд; наконец, в случае недостатка авиации, при большом числе партий, на отряд может быть возложено обслуживание нескольких партий одновременно (без дробления отряда на отделения). Авиационные части, назначенные на обслуживание партизанов, располагаются в одном или нескольких пунктах, из коих удобнее всего совершать полеты на участки партий.

Партизанами устраиваются посты у пристани или у притона; пост обслуживается командой в 4—5 человек, из коих 1—2—авиационные мотористы; на посту должен иметься набор авиационного инструмента и хотя бы небольшой запас горючего и смазочных материалов, что может быть доставлено туда если не партией, то полетом. Аппараты при благоприятно слагающихся обстоятельствах могут прилететь в район работы партии, оставаться там на более или менее продолжительные промежутки времен, базируясь на

посты, или же прилетать к партии в моменты необходимости оказания содействия ей. последнее будет иметь место, если обстановка не позволит оставлять их на участке партии, или недостаток авиационных средств заставит дорожить каждой минутой работы их на обслуживание всех партий сразу. Организация и порядок работы по обслуживанию связи, разведки и охраны могут быть в остальном теми же, что и при обслуживании авиацией набега. То обстоятельство, что для спуска и взлета аэропланам придется много пользоваться одними и теми же площадками, будет несколько облегчающим работу: не придется, например, указывать каждый раз аэропланам место спуска сигналами, могущими обнаружить постороннему наблюдателю местонахождение площадки. Организация боевых действий аэропланов против земного и воздушного противника может быть в общих чертах идентичной таковой при оказании содействия отряду, выполняющему набег. Постановка заданий относительно мощных боевых выступлений авиации совместно с действиями партий явится делом общего начальника партизанов, в распоряжение которого и будут назначаться на время подобных выступлений авиационные группы бомбометных или иных аппаратов. Исключения из этого будут лишь в тех случаях, когда такие выступления будут производиться распоряжением высшего командования особо мощными авиационными силами под руководством командующего этими силами; для содействия партизанов таким выступлениям авиации, высшим командованием будут даваться соответствующие приказания общим начальникам партизанов, и в некоторых случаях придется даже действиями партий управлять в моменты обслуживания ими выступлений авиации высшим авиационным начальникам.

Организация обслуживания авиацией партизанских действий пехоты может быть совершенно одинаковой с указанной в общих чертах для работы ее с конницей. Она, как и порядок работы, будут здесь еще ближе примыкающими к таковым при службе аэропланов пехоты с изменениями, вызывающими необходи-

мость применения здесь аэропланов не только в роли средств связи на малые дистанции, но и с возложением на них ряда других, указанных выше обязанностей.

Обслуживание авиацией партизанов из местного населения организуется по указаниям особых руководителей этими действиями партизанов, которые, находясь в расположении своей армии, держат в руках все нити, связывающие восстания, мятежи, действия партий и отдельных лиц в тылу противника с своей стороной, намеренной использовать, согласно определенному плану, все подобные выступления в целях военных и политических. Этими руководителями даются авиационным начальникам указания относительно того, где должно быть намечено устройство постов для связи руководителей партизанскими действиями на местах с руководством из армии. „Наставлением по применению авиации" 1919 г. указывается, что такие посты должны устраиваться в безлюдной местности не ближе 5—8 верст от населенных пунктов, вдали от дорог (хотя бы и проселочных) и не на открытых для наблюдения со стороны местах. Посты эти могут быть организованными заранее перед отходом армии или во время уже пребывания противника в районах, где устройство постов намечается: в последнем случае выбирают несколько подходящих мест по карте или на основании опроса знакомых с местностью лиц; персонал для обслуживания поста скрытно пробирается через неприятельское расположение, выбирает на одном из намеченных мест площадку для спуска аэропланов и, когда вслед за этим туда высылается аэроплан для выяснения, где выбрано место для поста, сигнализирует ему. Персонал поста входит в связь с партизанами, различными организациями, враждебными противнику, и агентами тайной разведки. Служба постов идентична с таковой при обслуживании авиацией поисков. Может случиться, как указано уже было в предыдущей главе, что аэропланам придется самим выбирать себе места спуска в расположении противника (если людей для организации постов, напр., выслать не успеют); в таких случаях аэроплан при

первом же спуске высаживает кого-либо для отыскания более подходящего места поста (если первоначальное места спуска является неподходящим); роль высаженного явиться организатором поста, для чего ему придется войти в связь с партизанами или местными жителями и набрать среди них надежных людей для обслуживания поста (помощников ему можно доставить и следующими полетами). „Наставлением по применению авиации" „в исключительных случаях допускается специальная посылка самолетов для высадки в тылу противника шпионов и агентов, а также и для обратного их возвращения", при чем подчеркивается трудность выполнения подобных задач. если отсутствуют организованные уже посты.

Изложенное относительно организации обслуживания партизанских действий авиацией может служить лишь указаниями общего характера, кои отнюдь не могут обнять всего многообразия обстоятельств, сопутствующих возможной работе аэропланов в различных случаях обстановки. Расширение рамок авиационной работы может стать столь значительным, в некоторых случаях могут возникнуть столь индивидуальные способы пользования аэопланами, что потребуются формы организации, существенно отличающиеся от вышеуказанных. Опыт работы авиации за последние годы указал целый ряд военных применений ее, ранее не предусматривавшихся. Ближайшее будущее может открыть новые применения, которых мы не может предусмотреть теперь.